

Jaana Määttä

AEO-TODISTUKSEN HYÖTY SUOMALAISELLE VIENTI- JA
TUONTIYRITYKSELLE

Liiketalouden koulutusohjelma
Kansainvälisen kaupan suuntautumisvaihtoehto
2012

AEO-TODISTUKSEN HYÖTY SUOMALAISELLE VIENTI- JA TUONTIYRITYKSELLE

Määttä, Jaana
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma
Helmikuu 2012
Ohjaaja: Ylituomi, Liisa
Sivumäärä: 60
Liitteitä: 2

Asiasanat: AEO, tulliselvitys, turvallisuus

Tämän opinnäytetyön tarkoitus oli selvittää, miten suomalaiset vienti- ja tuontiyri-tykset ovat kokeneet AEO-todistuksen vaikuttavan toimintaansa. AEO- (Authorized Economic Operator, suomeksi valtuutettu taloudellinen toimija) todistus on tullin myöntämä turvallisuustodistus yrityksen tullaus- ja logistiikkatoiminnoille. Tavoit-teenä oli tarkastella AEO-todistuksen vuoksi tehtyjen panostuksien ja valtuutuksen myötä seuranneen hyödyn välistä suhdetta sekä tutkia millaisen vienti- tai tuontiyri-tyksen kannattaa hakea AEO-todistusta. Lisäksi opinnäytetyön avulla pyrittiin selvit-tämään, mikä on AEO-todistuksen merkitys kansainvälisessä kaupankäynnissä ja millainen todistuksen tulevaisuus on.

AEO valittiin opinnäytetyön aiheeksi, koska AEO on vielä suhteellisen uusi ja mo-nille tuntematon hanke. Sen periaatteet luotiin Maailman tullijärjestön toimesta vuonna 2005 ja Suomessa ensimmäiset AEO-todistukset myönnettiin vuonna 2008. AEO on maailmankaupan hanke, jonka tarkoitus on parantaa kansainvälisten toimi-tusketjujen turvallisuutta ja edistää kansainvälistä kauppaa tavaravirtoja nopeuttamal-la. Tässä opinnäytetyössä haluttiin tutkia, miten nämä kunnianhimoiset tavoitteet ovat tähän mennessä toteutuneet sekä AEO-toimijoiden näkökulmasta että laajemmin kansainvälisen kaupan kannalta.

Opinnäytetyö toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena, jossa teoriaosion rinnalle tehtiin tutkimushaastatteluita suomalaisiin AEO-valtuutettuihin vienti- ja tuontiyri-tyksiin. Teoriaosiossa käsiteltiin vienti- ja tuontikaupan tullimuodollisuuksia sekä tarkasteltiin toimitusketjuja turvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi esiteltiin AEO-hanke; sen historia, tarkoitus, tavoitteet ja tulevaisuus sekä AEO-toimijaksi hakeu-tuminen; hakijalle asetetut vaatimukset, hakuprosessi ja valtuutuksen tuomat etuudet.

Tutkimuksessa selvisi, että tutkimuksen kohderyhmän AEO-todistuksen myötä saa-vuttama hyöty on ollut tasapainossa todistuksen saamiseksi tehtyihin panostuksiin verrattuna. Hyödyt ovat olleet pääasiassa välillisiä turvallisuuteen, luotettavan toimi-jan maineeseen sekä omien prosessien tuntemukseen liittyviä etuja. Tutkimuksen pe-rusteella todistuksesta hyöttyy tällä hetkellä eniten keskisuuri- tai suuri yritys, jonka ydinliiketoiminta koostuu viennistä. Ainakin EU:ssa AEO-todistuksen merkitys on tulevaisuudessa kasvamassa muun muassa lakiuudistusten myötä. AEO-hankkeen maailmanlaajuisten tavoitteiden toteutumisen kannalta ratkaisevaa on, kuinka moni uusi maa käynnistää oman AEO-ohjelmansa ja miten AEO-ohjelmien vastavuoroisen tunnustamisen sopimuksia saadaan syntymään eri maiden välille.

BENEFITS OF AEO CERTIFICATE FOR FINNISH IMPORT AND EXPORT COMPANY

Määttä, Jaana
Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in International Business
February 2012
Supervisor: Ylituomi, Liisa
Number of pages: 60
Appendices: 2

Keywords: AEO, customs clearance, security

The purpose of this thesis was to find out how AEO certificate has influenced business operations of Finnish import and export companies. AEO, aka Authorized Economic Operator, is a company whose procedures related to customs clearance and logistics have been examined and certificated to be safe by Customs. The aim of this thesis was to study how investments made in order to get AEO certificate commensurate with benefits gained after certification and to find out what kind of import and export companies benefit the most from AEO certificate. This thesis also aimed to find out what is the value of AEO certificate in international business and what is the future of it.

AEO was chosen for the topic of the thesis as the concept is relatively young and therefore unknown for many people. AEO principles were created in 2005 by World Customs Organization. In Finland, first AEO certificates were granted in 2008. AEO is a world trade initiative which aims to improve security of global supply chains and contributes international trade by speeding up streams of goods. In this thesis it was studied how these ambitious goals have been fulfilled so far from the viewpoint of both authorized economic operators and international business in general.

This thesis was executed as a qualitative study. Besides theory, Finnish export and import companies with AEO certificate were interviewed. Customs clearance related to import and export business was covered in the theory section as well as order delivery process from the security point of view. AEO concept was also introduced; its history, purpose, goals and future and how to become an authorized economic operator; requirements, application process and benefits followed by certification.

According to the study, the benefits for studied authorized economic operators have been in balance compared to investments made in order to get AEO certificate. Benefits have mainly been indirect and were related to security, reputation as a trusted business partner and better knowledge of one's own business procedures. According to the study, AEO certificate benefits the most medium-sized or large companies which core business consist of export. The importance of AEO certificate will rise at least in European Union along with legal changes. The amount of new countries launching their own AEO programs and emergence of new mutual recognition agreements are crucial matters when considering the fulfillment of AEO concept's global goals.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
2	OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA VIITEKEHYS	6
3	VIENTI- JA TUONTIKAUPAN TULLIMUODOLLISUUDET.....	8
3.1	Tullitoiminnan lähtökohdat.....	8
3.2	Yleisilmoitus ja tulli-ilmoitus	9
3.3	Tullimenettelyt.....	10
3.4	Yksinkertaistetut tullimenettelyt.....	14
4	AEO – VALTUUTETTU TALOUDELLINEN TOIMIJA	16
4.1	Hankkeen esittely.....	16
4.1.1	AEO pähkinäkuoressa	16
4.1.2	Historia	16
4.1.3	Tarkoitus ja tavoitteet.....	17
4.1.4	Tulevaisuus.....	19
4.2	AEO-toimijaksi hakeutuminen	22
4.2.1	Kolme todistustyyppiä.....	22
4.2.2	Vaatimukset.....	22
4.2.3	Hakuprosessin eteneminen, todistuksen myöntäminen ja valvonta	26
4.2.4	Hakuprosessia helpottavat tekijät.....	28
4.2.5	AEO-toimijan etuudet	29
5	TOIMITUSKETJUN TURVALLISUUS.....	31
6	TUTKIMUSHAASTATTELU	34
6.1	Menetelmän kuvaus	34
6.2	Suunnittelu ja toteutus	36
7	TUTKIMUKSEN TULOKSET	38
8	OPINNÄYTETYÖ PROSESSINA.....	51
9	JOHTOPÄÄTÖKSET	53
	LÄHTEET.....	58
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Vuoden 2001 syyskuun 11. päivän terrori-iskujen jälkeen kansainvälisen kaupan turvallisuus nousi uudella tavalla puheenaiheeksi. Kansainväliset toimitusketjut informaatioketjuineen ovat rikollisten kannalta houkuttelevia välineitä. Vielä myöhemmin samana vuonna Yhdysvallat lanseerasi yritysturvallisuusohjelman, jolla yhteistyössä kaupan alan kanssa pyritään suojaamaan maata uusilta terrori-iskuilta. Tämän alkusysäyksen jälkeen maat Maailman tullijärjestö WCO:n johdolla ovat käynnistäneet omia maailmankaupan ja kansainvälisten toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseen tähtääviä ohjelmiaan. Turvallisuusnäkökulman lisäksi ohjelmilla pyritään myös tekemään kansainvälisen kaupan prosesseista sujuvampia. Suomessa WCO:n periaatteita toteutetaan Euroopan Unionin yhteisellä AEO-ohjelmalla.

AEO-todistuksen perusideana on, että AEO-ohjelmalle asetetut kriteerit (kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta, vakavaraisuus, tullivaatimusten noudattaminen sekä todistustyypistä riippuen myös turvallisuusnormit) täyttävä yritys on tullin näkökulmasta luotettava toimija, jolle voidaan myöntää tiettyjä tullimuodollisuuksiin liittyviä etuja. Lisäksi yritys voi saada todistuksen avulla välillistä hyötyä esimerkiksi luotettavan toimijan maineen muodossa. Tulli puolestaan voi kohdentaa resurssejaan paremmin kohti suuremman riskin toimijoita. Tavoitteena on, että AEO-todistuksen etuja voidaan tulevaisuudessa hyödyntää yhä enemmän kansainvälisessä mittakaavassa.

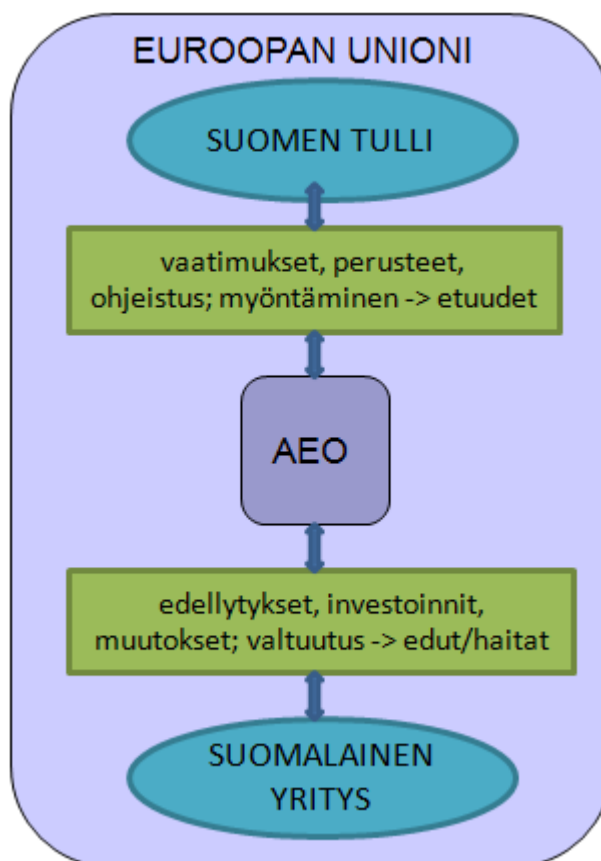
Tutustuin AEO-ohjelmaan työskennellessäni varustamolla, jossa prosessi kohti AEO-todistuksen saamista käynnistyi viime kesänä. Kiinnostuin, koska AEO liittyy ajankohtaiseen aiheeseen, kansainvälisen kaupan turvallisuuteen. AEO on myös suhteellisen uusi tuttavuus Suomessa, joten uskon, että pystyn opinnäytetyölläni tarjoamaan uutta tietoa monille. Lisäksi minua kiinnostaa miten hankkeelle asetetut tavoitteet ovat täyttyneet AEO-toimijoiden näkökulmasta sekä laajemmin kansainvälisen kaupan edistämisessä ja kehittämisessä. Koulutusohjelmani perusteella tarkastelen AEO-hanketta suomalaisen vienti- ja tuontiyrityksen näkökulmasta.

2 OPINNÄYTETYÖN TARKOITUS JA VIITEKEHYS

Opinnäytetyöni tarkoitus on selvittää, miten AEO-valtuutetut suomalaiset vienti- ja tuontiyritykset ovat kokeneet AEO-todistuksen vaikuttavan toimintaansa. Tarkastelun kohteena ovat etenkin AEO-valtuutuksen myötä saavutettu hyöty sekä miten hyöty ja AEO-valtuutuksen saamiseksi tehdyt investoinnit ja muut panostukset ovat suhteessa toisiinsa. Opinnäytetyöni on tarkoitus palvella etenkin suomalaisia yrityksiä, jotka harkitsevat AEO-toimijaksi hakeutumista. Pyrin selvittämään millaisten yritysten kannattaa tai ei kannata hakeutua AEO-toimijaksi muun muassa edellä mainittujen argumenttien perusteella. Lisäksi pyrin tarkastelemaan mikä on AEO-hankkeen merkitys kansainvälisen kaupan edistämisessä ja mitkä todistuksen tulevaisuudennäkymät ovat.

Tärkeimmät tutkimuskysymykset ovat:

- Miksi AEO-hanke on syntynyt?
- Mitkä ovat AEO-todistuksen saamisen edellytykset?
- Millaisia panostuksia yritykseltä vaaditaan, jotta AEO-toimijan kriteerit täyttyvät?
- Mitä hyötyä yritys saavuttaa AEO-toimijaksi hakeutumisesta? Mikä on hyöty verrattuna vaadittuihin panoksiin?
- Mikä on AEO-todistuksen merkitys kansainvälisen kaupan edistäjänä?
- Mikä on AEO-todistuksen tulevaisuus?



Kuvio 1. Teoreettinen viitekehys.

Opinnäytetyöni on kvalitatiivinen- eli laadullinen tutkimus. Laadulliselle tutkimukselle on tyypillistä, että sillä ei pyritä tilastollisiin yleistyksiin vaan kuvaamaan tiettyä ilmiötä tai antamaan sille teoreettisesti mielekäs tulkinta. Laadullinen tutkimus mahdollistaa asioiden tai kohderyhmien tutkimisen, joita tilastomenetelmin ei edes voitaisi tutkia. Tutkimuksen kohteena ovat ilmiön laadulliset ominaisuudet ja säännönmukaisuudet. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa aineistonkeruu, analyysi, tulkinta ja raportointi ovat läheisesti yhteydessä toisiinsa. (Karasti 2004, 2–4.)

Teoriaosiossa esittelen AEO-hankkeen taustoja, tavoitteita sekä AEO-toimijaksi haakeutumista ja siitä seuraavia etuja sekä todistuksen tulevaisuudennäkymiä. Lisäksi perehdyn kolmansiin maihin suuntautuvan vienti- ja tuontikaupan tulliselvitysmuotoihin, tulli-ilmoitukseen sekä yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin. Tarkastelen toimitusketjuja myös turvallisuuden näkökulmasta. Perehdyn toimitusketjuun kohdistuviin turvallisuushaasteisiin ja siihen, miten yritys voi niihin vastata.

Teoriatiedon rinnalle teen haastatteluja suomalaisiin vienti- ja tuontiyritykseen, joilla on jo AEO-todistus. Kohderyhmään kuuluvia yrityksiä on tutkimusta toteutettaessa 13 kappaletta. Tarkempaa tietoa yrityksistä ja haastatteluista löytyy kappaleesta 6.2 *Suunnittelu ja toteutus*. Lisäksi haastattelen Suomen Tullin AEO-toimipistettä liittyen AEO-todistuksen nykytilanteeseen, tulevaisuudennäkymiin sekä merkitykseen kansainvälisen kaupan kannalta.

3 VIENTI- JA TUONTIKAUPAN TULLIMUODOLLISUUDET

3.1 Tullitoiminnan lähtökohdat

Euroopan unioni on taloudellisen ja poliittisen liiton lisäksi myös tulliliitto, jonka tullilainsäädäntö koostuu yhteisön tullikoodeksista, tullikoodeksin soveltamista koskevista säädöksistä, EU:n tullitariffista, EU:n solmimista kauppasopimuksista sekä kansallisista tullilainsäädännöistä. Näin ollen tullilainsäädäntö on kansallista lainsäädäntöä lukuun ottamatta sama kaikissa EU:n 27 jäsenvaltiossa, myös Suomessa. (Pasanen [toim] 2005, 461–462.) Käytännössä tullilainsäädäntöä kuitenkin sovelletaan eri tavoin eri jäsenvaltioissa. Tämä ei perustu pelkästään erilaisiin kansallisiin sääntelyihin vaan myös tulkinnat lainsäädännön sisällöstä ovat erilaisia. (Sneck 2002, 5.)

Tulliverotuksella ei ole ollut veronkannon muotona suurta merkitystä Suomen valtion tulojen muodostumisessa. Kannettujen tullien rahallinen vähäisyys perustuu etenkin erilaisiin tullietua tuottaviin erityissäännöstöihin, kuten vapaakauppasopimuksiin. Tulliverotus onkin nykyään pääasiassa kauppapolitiikan harjoittamisen väline. Tulleilla pyritään edistämään ja suojelemaan oman tullialueen taloudellista toimintaa ulkoista kilpailua vastaan. Lisäksi tullilainsäädäntöön liittyy valvonnallinen elementti, sekä tuonnin että viennin osalta. (Sneck 2002, 1–2, 12.)

Kaikki tavarat luokitellaan yhteisön tullilainsäädännössä joko yhteisötavaroihin tai muihin kuin yhteisötavaroihin. Yhteisötavaroilla tarkoitetaan yhteisön alueella tuotettuja tavaroita tai yhteisön ulkopuolelta tuotuja tavaroita, jotka on yhteisön alueella luovutettu vapaaseen liikkeeseen (katso tarkemmin kappale 3.3 *Tullimenettelyt*).

Kaikki muut tavarat ovat muita kuin yhteisötavaroita. Tavaroiden tullioikeudellisella asemalla on merkitystä tulliselvitysvollisuuden kannalta. Muita kuin yhteisötavaroita koskee yleinen tulliselvitysvollisuus. Yhteisötavaroilla sitä ei pääsääntöisesti ole, ellei kyseessä ole vienti, jolle tulliselvitysvollisuus on tullilainsäädännössä määrätty. Tavaroiden tullioikeudellista asemaa voidaan muuttaa vain kuhunkin tapaukseen sopivia tullimenettelyjä käyttämällä. (Sneck 2002, 21–22.) Yhteisökaupassa eli Euroopan Unionin jäsenvaltioiden välisessä kaupassa liikkuvien yhteisötavaroiden kohdalla kaikki vienti- ja tuontitullit ovat kiellettyjä eikä yhteisökauppaan sovelleta muitakaan tullimuodollisuuksia. Yhteisön tullilainsäädäntöä sovelletaan yhteisön tullialueelta lähteviin ja sinne saapuviin tavaroihin. (Pasanen [toim] 2005, 461.)

3.2 Yleisilmoitus ja tullilmoitus

Tuontiin liittyy ennen varsinaisen tullilmoituksen ja tulliselvityksen tekemistä velvollisuuksia, joiden avulla varmistetaan, että tulliviranomaiset saavat tullialueelle saapuvista tavaroista mahdollisimman pian mahdollisimman kattavat tiedot. Sen vuoksi tavaroista on annettava tullille yleisilmoitus, joka sisältää tavaroita koskevia yksilöintitietoja. (Sneck 2002, 25, 27.) Tuontitavaran kuljetusreitistä riippuen annetaan joko saapumisen yleisilmoitus tai yleisilmoitus. Saapumisen yleisilmoitus annetaan, jos Suomi on tavaroiden ensimmäinen saapumispaikka EU:ssa. Ilmoitus annetaan ennen tavaroiden saapumista EU:n tullialueelle. Saapumisen yleisilmoituksella sisältää tavaroiden niin sanotut turvatiedot, joita käytetään turvallisuutta ja vaarattomuutta koskevan riskianalyysin tekoon. EU-satamista aluksella saapuvasta tavarasta täytyy muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta antaa tullille yleisilmoitus. Sama koskee lentoteitse saapuvaa tullaamatonta tavaraa. Yleisilmoitus on annettava ennen tavaroiden saapumista Suomeen. Maantie- ja rautatieliikenteessä EU:n alueelta yleisilmoitusta ei tarvitse antaa. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.)

Tavaralle osoitetaan tulliselvitysmuoto (katso tarkemmin 3.3 *Tullimenettelyt*) tullilmoituksella. Tuonnissa tullilmoitus tehdään pääsääntöisesti tavaroiden saapuessa EU:n alueelle tai väliaikaisen varastoinnin jälkeen. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.) Väliaikaisella varastoinnilla tarkoitetaan paitsi tavaroiden varastoimista tulliviranomaisen hyväksymässä paikassa myös tuontitavaralla olevaa asemaa, jonka tavarat

saa kun se on esitetty tullille tullitoimipaikassa ja joka päättyy tulli-ilmoituksen antamiseen. (Pasanen [toim] 2005, 466.) Määräaika tulli-ilmoituksen tekemiselle on 45 päivää, kun kyseessä on merialuksella saapuva tavara, joka siirretään sataman alueella sijaitsevaan väliaikaiseen varastoon. Kaikissa muissa tapauksissa määräaika on 20 päivää. Viennissä tulli-ilmoitus annetaan tullille hyvissä ajoin ennen vientierän lähtöä. Viennin tulli-ilmoitus annetaan aina sähköisesti mutta tuonnissa on olemassa useampia vaihtoehtoja lomakkeista sähköiseen ilmoittamiseen. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

Ennen tulli-ilmoituksen täyttämistä on selvitettävä tavarän tullinimike. Se ja nimikkeeseen mahdollisesti liittyvät lisävaatimukset ja rajoitukset on hyvä selvittää jo etukäteen tulliasioinnin helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi. (Suomen Tullin www-sivut 2011.) Viennissä käytetään CN-nimikkeistöä (Combined Nomenclature), joka on EU-maille yhteinen 8-numeroinen tullinimikkeistö. CN-koodin lisäksi annettavat kaksi numeroa eli yhteensä 10 numeroa muodostavat tuonnissa käytettävän käyttötärfi eli Taric-tullinimikkeistön. Se on myös EU-maille yhteinen nimikkeistö. Tavaranimikkeiden ohella Taric sisältää kuhunkin nimikkeeseen sovellettavien tullien määrät, muut veloituserusteet, sekä vientiin ja tuontiin liittyvien toimenpiteiden hallinnossa ja täytäntöönpanossa tarvittavat tiedot. (Pasanen [toim] 2005, 463, 470.) Lisäksi ennen tulli-ilmoituksen antamista on hankittava vienti- ja tuontiluvat sekä -lisenssit. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

3.3 Tullimenettelyt

Tullilainsäädäntö edellyttää, että tuonnissa ja viennissä tavaroille osoitetaan tilanteeseen sopiva tulliselvitysmuoto. Tulliselvitysmuodot ovat ainoita keinoja viennistä ja tuonnista aiheutuvien tullilainsäädännöllisten velvollisuuksien täyttämiseksi. Se, mitä tulliselvitysmuotoa sovelletaan mihinkin tilanteeseen, riippuu sekä lainsäädännöllisistä edellytyksistä että vallitsevien olosuhteiden asettamista rajoista. Tulliselvitysmuotoja ovat asettaminen tullimenettelyyn, siirtäminen vapaa-alueelle tai vapaavarastoon, jälleenvienti, hävittäminen ja luovuttaminen valtiolle. Käsittelen näistä tarkemmin vain tullimenettelyyn asettamista, koska se sisältää vienti- ja tuontitullauksiksi yleiskielessä kutsutut tulliselvitysmuodot. Muutoinkin se on

tulliselvitysmuodoista selvästä merkittävin ryhmä ja käytännön tullitoiminnan keskipiste. (Sneck 2002, 16–17.)

Yhteisön tullikoodexissa säädettyjä tullimenettelyitä ovat luovutus vapaaseen liikkeeseen, passitus, tullivarastointi, sisäinen jalostus, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus, väliaikainen maahantuonti, ulkoinen jalostus ja vienti. Näillä tullimenettelyillä on pyritty kattamaan yleisimmät kansainvälisen tavarakaupan- ja liikenteen tilanteet (tuontitullaus eli luovutus vapaaseen liikkeeseen, vientitullaus, kuljetuksissa sovellettava passitus, väliaikainen maahantuonti) ja luotu järjestelmiä, joiden avulla voidaan välttää tarpeettomia tulleja ja myöntää tullietuja tullirajat ylittävälle valmistustoiminnalle (jalostusmenettelyt, tullivalvonnassa tapahtuva valmistus). (Sneck 2002, 18.) Tullimenettelyt vientiä ja vapaaseen liikkeeseen luovutusta lukuun ottamatta voidaan kuvata myös taloudellisesti vaikuttaviksi menettelyiksi. Niillä pyritään edistämään yhteisössä toimivien yritysten kansainvälistä kilpailukykyä sekä parantamalla vientimahdollisuuksia luomalla suotuisat edellytykset jalostettujen tuotteiden valmistukselle ja viennille. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.)

Luovutus vapaaseen liikkeeseen (niin sanottu tuontitullaus) on keskeisin tuonnissa sovellettava tullimenettely. Se antaa tavaralle tullioikeudellisen aseman yhteisötavarana. Tuontitullausprosessiin kuuluu tavarahan maahantuontia koskevien muodollisuuksien täyttäminen, joista tärkein on tullilainmääräyksen antaminen. Prosessiin kuuluu myös EU:n kauppapoliittisten toimien soveltaminen, joka käsittää muun muassa tuontikiellot tai tuonnin määrälliset rajoitukset sekä muut suoja- ja valvontatoimet. Lisäksi tuontitullaukseen kuuluu laissa määrättyjen tullien ja muiden tuontiverojen kantaminen. (Pirnes & Kukkola 2002, 241.) Tavaroiden luovuttaminen vapaaseen liikkeeseen tullimenettelynä ei normaalisti ala tai pääty, vaan menettelyyn asettaminen on sama asia kuin luovutus vapaaseen liikkeeseen, edellyttäen yllämainittujen vaatimusten täyttyminen. Kun tavarat on luovutettu vapaaseen liikkeeseen, niihin ei normaalisti kohdistu enää mitään tullilainsäädännön velvoitteita. (Sneck 2002, 60, 62.)

Vientimenettelyyn on asetettava kaikki vientiin tarkoitetut yhteisötavarat paitsi ne, joihin sovelletaan ulkoisen jalostuksen menettelyä tai passitusmenettelyä (Sneck 2002, 119). Annetun tullilainmääräyksen perusteella tulliviranomainen voi määrittää

tavaraa koskevat vientisäädökset ja -määräykset, esimerkiksi vientirajoitukset tai vientituen, sekä miten niitä sovelletaan (Pirnes ym. 2002, 236). Vientimenettely prosessina vaihtelee sen mukaan, onko kyseessä suora vienti (Suomesta suoraan EU:n ulkopuoliseen maahan) vai epäsuora vienti (vientä toisen EU-maan kautta). Lisäksi maanteitse tapahtuvalla viennillä on oma proseduurinsa, edellä oleva jaottelu koskee kaikkia muita kuljetusmuotoja. (Suomen Tullin www-sivut 2011.) Keskeisiä vientiprosessin asiakirjoja ovat EU-jäsenmaissa käytössä oleva viennin saateasiakirja EAD (Export Accompanying Document), joka kulkee tavarankansan mukana poistumistoimipaikalle ja siihen sisältyvä vienti-ilmoituksen viitenumero, Movement Reference Number eli MRN-viite, joka yksilöi tavarakerän tullin järjestelmässä ja jonka avulla erää seurataan. Vientimenettelyn päättää tullin sähköinen poistumisvahvistus. (Suomen Tullin www-sivut 2011)

Passituksessa tavara kuljetetaan tullivalvonnassa lähtötullitoimipaikasta määrätullitoimipaikkaan tullivalvonnassa. Passitus-käsitteen alla on useita eri passitusmenettelyitä, joita sovelletaan eri tilanteissa eri kriteerien pohjalta. (Pasanen [toim] 2005, 507.) Passitusta voidaan käyttää muun muassa silloin, kun muita kuin yhteisötavaroita halutaan kuljettaa yhteisössä luovuttamatta niitä vapaaseen liikkeeseen (esim. transito- eli kauttakuljetus). Passituksen ensisijainen tarkoitus on, että tavaroita voidaan kuljettaa eri tullialueiden välillä ilman, että niihin vienti- ja lopullisen tuontimaan välillä sovelletaan tullilainsäädännön toimenpiteitä, kuten tulliverotusta tai tarkastuksia. Se mahdollistaa myös tuontitullauksen siirtämisen pois tullialueen rajalta. (Sneck 2002, 69–71, 98.)

Sisäisellä jalostuksella tarkoitetaan tilannetta, jossa EU:ssa tullinalaiseksi säädettyä tavaraa tuodaan jalostettavaksi EU:hun ja jalostuksen jälkeen tavara palautetaan EU:n ulkopuolelle. Sisäisen jalostuksen menettelyä soveltamalla voidaan säästää tuontitulleilta. (Pasanen [toim] 2005, 486.) Menettelyä voidaan soveltaa tuontitavaroihin, jotka eivät sisälly jalostettuihin tuotteisiin mutta mahdollistavat tai helpottavat niiden tuottamista. Käytännössä menettely soveltuukin lähinnä laajamittaiseen valmistus- ja kokoonpanotoimintaan, jossa yritys tuo raaka-aineita, komponentteja tai muita materiaaleja jalostustoimintaa varten ja ainakin osa syntyvistä lopputuotteista menee vientiin. Sisäinen jalostuksen käyttäminen edellyttää tulliviranomaisen lupaa. (Sneck 2002, 82–83, 85.)

Ulkoinen jalostus on sisäisen jalostuksen peilikuva. Se mahdollistaa yhteisön tullialueelta väliaikaisesti jalostukseen vietyjen yhteisötavaroiden tuomisen takaisin yhteisön tullialueelle kokonaan tai osittain tuontitulleitta. Myös ulkoinen jalostus on luvanvaraista. (Pasanen [toim] 2005, 486–487.) Ulkoisella jalostuksella pyritään ehkäisemään kertaantuvaa tai yhteisön omaan tuotantoon kohdistuvaa tulliverorasitetta. Jalostustoimintoina tulevat kyseeseen muun muassa tavaroiden asennus, kokoonpano, valmistus ja korjaus. (Sneck 2002, 106–107.)

Väliaikaista maahantuontia sovelletaan muihin kuin yhteisötavaroihin, jotka voidaan tuoda määräajaksi maahan rajoitetun käyttötarkoituksen toteuttamiseksi. Maahantuonti on tällöin joko kokonaan tai osittain tuontitullitonta moninkertaisen tulliverotuksen ehkäisemiseksi. (Pasanen [toim] 2005, 492; Sneck 2002, 98.) Määräajan jälkeen tavara tulee jälleenviedä yhteisöstä samassa kunnossa kuin se sinne saapui. Väliaikainen maahantuonti on luvanvaraista. (Pasanen [toim] 2005, 492, 496.)

Tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta sovellettaessa tavara luovutetaan vapaaseen liikkeeseen vasta menettelyn päättyessä, joten tullikin kannetaan vasta silloin. (Pasanen [toim] 2005, 496–497.) Tuontitulleilla pyritään normaalisti suojaamaan yhteisön omaa tuotantoa mutta ne voivat myös olla kilpailukykyä heikentävä tekijä silloin, kun yritys hankkii tavaroita yhteisön ulkopuolelta jatkojalostusta varten. Tullivalvonnassa tapahtuvan jalostusmenettelyn ansiosta valmistaja voi jatkojalostukseen tarkoitettujen tuontitavaroiden sijaan kohdistaa tuontitullauksen lopputuotteeseen, jolloin hän maksaa saman määrän tulliveroa kuin kokonaan yhteisön ulkopuolella valmistetun, vastaavan lopputuotteen tuoja. (Sneck 2002, 93.)

Tullivarastointimenettelyyn soveltuvat muut kuin yhteisötavarat. Tullivarastoinnissa niistä ei kanneta tuontiveroja eikä niihin sovelleta kauppapoliittisia toimenpiteitä ennen kuin tavara otetaan pois varastosta. Tästä syntyy menettelyn taloudellinen etu. (Pasanen [toim] 2005, 490; Pirnes ym. 2002, 246.) Tullivarasto on tulliviranomaisen kirjallisella luvalla hyväksymä paikka, johon sijoitetut tavarat ovat tullivalvonnassa (Pasanen [toim] 2005, 490). Itse tullivarastointimenettelyyn asettaminen ei sen sijaan vaadi lupaa. Tullivarasto voi olla joko yleinen tullivarasto, joka on pääasiassa muiden kuin varastonpitäjän varastointikäyttöön, tai yksityinen tullivarasto, joka on

varattu varastonpitäjän omaan käyttöön. (Sneck 2002, 74.) Varastoinnin aikana tavaroita ei käytetä tai muuteta millään tavalla (Pirnes ym. 2002, 246).

3.4 Yksinkertaistetut tullimenettelyt

Yksinkertaistetut tullimenettelyt ovat EU:n lainsäädännön mahdollistamia helpotuksia tullin asiakkaille (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#)). Yksinkertaistetuilla menettelyillä tarkoitetaan tulli-ilmoitukseen tekemiseen liittyvien muodollisuuksien yksinkertaistamista. Lisäksi on olemassa muita lainsäädännön mahdollistamia keinoja tullimenettelyjen käytön helpottamiseksi. (Sneck 2002, 131.) Käytän tässä yhteydessä niistä molemmista nimitystä yksinkertaistetut menettelyt. Yksinkertaistetuilla menettelyillä helpotetaan tulliasiointia ja niiden avulla yritys voi saada taloudellista hyötyä toimintojen tehostuessa. Ne on tarkoitettu niille toimijoille, jotka asioivat Tullissa säännöllisesti. Usein menettelyiden käyttö edellyttää myös Tullin rekisteröityä luottoasiakkuutta, kuten koti- ja jaksotullausluvan myöntäminen, joita käsitellään myöhemmin tarkemmin. Tullin luottoasiakas saa muun muassa maksuaikaa tullimaksujen maksamiseen. Luottoasiakkuutta suositellaan etenkin tuojille, joilla on taloudellisesti merkittävää, säännöllistä maahantuontia EU:n ulkopuolelta. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

Yksinkertaistettujen menettelyiden käyttäminen on luvanvaraista ja lupien hakijan on käytännössä täytettävä samat kriteerit kuin AEOC-todistuksen myöntäminen edellyttää. Kriteerien osa-alueita ovat tullivaatimusten noudattaminen, taloudellinen tilanne, kaupallisten ja kuljetustietojen jäljitysketju sekä sisäisen valvonnan järjestelmä, kirjanpitojärjestelmä, tavaravirtojen hallinta ja tietoturva (katso tarkemmin *4.2.2 Vaatimukset*). (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

Yksinkertaistettuja tullimenettelyitä on olemassa suhteellisen laaja kirjo, joten käsitelen tässä työssä vain niitä, jotka ovat AEO-todistuksen ja sen hyötynäkökulman kannalta oleellisia: kotitullaus, jaksotullaus sekä passitusmenettelyn luvat. Näiden lupien hakeminen on AEO-toimijalle helpompaa lupahakemuksen nopeutetun käsittelyn vuoksi. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

Kotitullauksen periaatteen selventäminen vaatii toisen yksinkertaistetun tullimenettelyn, kaksivaiheisen ilmoittamisen menettelyn, esittelyä. Siinä tavara asetetaan tullimenettelyyn epätäydellisellä ilmoituksella, eli kaikkia tulli-ilmoitukseen vaadittavia tietoja ei tarvitse esittää vielä tavaraa tullimenettelyyn asetettaessa. Täydentävät tiedot annetaan luvassa mainitun määräajan sisällä. Kotitullauksessa tavaranhaltija voi luovuttaa tavarat vapaaseen liikkeeseen ilman epätäydellistä ilmoitusta merkitsemällä tavarat omaan kirjanpitoonsa niiden saavuttua hänen tiloihinsa ja antamalla täydentävät tiedot kaksivaiheisen ilmoittamisen tapaan määräajan sisällä. Kotitullaus on tällä hetkellä käytössä vain tuonnissa. (Suomen Tullin [www-sivut 2011.](#))

Jaksotullaus soveltuu bulk- eli irtolastitavaran tuontiin kun tavara tulee samalta lähettäjältä samalle vastaanottajalle samaa kuljetusmuotoa käyttäen. Tavaramäärien tulee olla säännöllisiä ja runsaita. Jaksotullausluvassa määritellään jakso, jonka aikana tuoduista tavaraeristä luvanhaltija antaa kerralla, jakson päättyessä, tulli-ilmoituksen ja saa jakson tavaraeristä yhden tullauspäätöksen ja laskun. Tavarat luovutetaan vapaaseen liikkeeseen luvassa mainitulla asiakirjalla. Ennen jakson alkua saapuva tavaramäärä on arvioitava. Lisäksi on olemassa koti- ja jaksotullauksen yhdistävä kotitullaus jaksolta, joka toimii muuten kuin kotitullaus mutta jokaisesta erästä ei anneta erikseen täydentävää ilmoitusta vaan se tapahtuu jaksotullauksen periaatteiden mukaisesti luvassa määriteltyjen jaksojen mukaan. (Suomen Tullin [www-sivut 2011.](#))

Passitusmenettelyn yksinkertaistamiseen voi hakea kahta eri lupaa: valtuutetun lähettäjän tai valtuutetun vastaanottajan lupaa. Tällöin tavarän lähettäjä voi aloittaa passituksen omissa tiloissaan esittämättä tavaroita tullille ja vastaanottaja puolestaan ottaa passitettuja tavaroita vastaan asioimatta ensin tullissa. (Suomen Tullin [www-sivut 2011.](#))

4 AEO – VALTUUTETTU TALOUDELLINEN TOIMIJA

4.1 Hankkeen esittely

4.1.1 AEO pähkinäkuoressa

AEO on lyhenne sanoista Authorized Economic Operator, suomeksi valtuutettu taloudellinen toimija. AEO- toimija on yritys, joka on saanut logistiikka- ja tullaustoi-minnoilleen Tullin turvallisuustodistuksen. AEO-asemasta on säädetty Euroopan Unionin tullilainsäädännössä, siten Suomessa ja muissa EU-maissa on käytössä yhtenäiset säännökset AEO-ohjelman toteuttamiselle. (Suomen tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.) AEO-toimijaksi hakeutumalla yritys hyötyy tullivalvontaan liittyvien tarkastusten helpotuksista ja/tai yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin liittyvien lupien nopeutetusta myöntämisprosessista sekä toimitusketjujen turvaamisesta (Enbuske 2011, 48).

4.1.2 Historia

Tullilla on pitkät perinteen tavarakuljetusten valvonnassa. Vielä 1900-luvun jälkipuoliskolla tullivirkailijat tekivät tarkastuksia lähes kaikkiin ilmoitettuihin tavaroihin. Tavaravirrat ovat kasvaneet valtavasti ja kaupan jatkuvasti laajeneva kansainvälistyminen ovat muuttaneet kansallisten tullihallitusten rooleja. Työmäärän ja valmiuksien välisen epäsuhdan vuoksi enää ei ole mahdollista tarkastaa jokaista ilmoitettua tavaraa eikä se olisi tarkoituksenmukaistakaan. Nykyään painotetaan tavaravirtojen riskien arviointia ja resursseja kohdennetaan niiden perusteella todellisille riskialueille. (Euroopan komissio 2006; 2). Tämä ilmenee muun muassa Suomen tullin toimintastrategiassa, jossa valvonta ja tullirikollisuuden torjunta näyttelevät suurta roolia. Tarkastuksia kohdistetaan liikenne- ja tavaravirtojen ohella toimijoihin. Niissä hyödynnetään kansallista ja EU-riskianalyysiä, tietojen vaihtoa ja yhteistyötä kansallisella ja kansainvälisellä tasolla toimitusketjun kokonaishallinnan onnistumiseksi. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.)

Syyskuun 11. terrori-iskujen jälkeen yhdysvaltojen Tulli ja rajavalvonta CBP, U.S. Customs and Border Protection, alkoi kehittää yhdessä kaupan alan toimijoiden

kanssa toimitusketjujen turvaamiseksi järjestelmää, joka suojaisi Yhdysvaltoja terrori-iskuilta parantamalla toimitusketjujen turvallisuutta ja samalla nopeuttaisi rajan ylittäviä tavaravirtoja. Kehityksen tuloksena syntyi C-TPAT-järjestelmä (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) vuonna 2001. C-TPAT oli ensimmäinen hanke maailmassa, joka luotiin kansainvälisten toimitusketjujen turvaamiseksi. (Securing the Global Supply Chain 2004, 12–13.)

Vuonna 2005 Maailman tullijärjestö WCO, World Customs Organization, otti uuden askeleen kohti maailmankaupan turvaamista ja helpottamista ottamalla käyttöön niin sanotun normikehyksen, Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade, joka tunnetaan lyhenteellä SAFE (WCO Safe Framework of Standards 2011, 1.) WCO on eri maiden tullihallintojen yhteistyöelin, jonka pyrkimys on yhtenäistää hallinnoimiensa sopimusten soveltamista, yksinkertaistaa tullimenettelyjä sekä edistää yhteistyötä ja kaupankäynnin turvallisuutta kaikkialla maailmassa (Mission Objectives Activities 2009, 1–3). WCO:lla on 177 jäsenmaata (Polner 2011, 5), jotka edustavat 99 % maailman kaupasta (WCO Safe Framework of Standards 2011, 2). SAFE normikehykseen WCO sisällytti periaatteet ja standardit, jotka ovat vähimmäisvaatimus maailmankaupan turvaamiseksi ja helpottamiseksi. Normikehyksessä esitellään myös AEO-käsite ja suuntaviivat, joiden perusteella jäsenvaltiot voivat lähteä luomaan ja toteuttamaan kansallista AEO-ohjelmaansa. (WCO Safe Framework of Standards 2011, 30.) Tämän normikehyksen olivat vuoden 2011 toukokuuhun mennessä allekirjoittaneet 164 jäsenmaata 177:sta (Polner 2011, 5). Myös EU:n jäsenvaltioiden AEO-asema on luotu SAFE-normikehyksen pohjalta ja se lisättiin yhteisön tullilainsäädäntöön vuonna 2005 (Suomen Tullin www-sivut 2011).

4.1.3 Tarkoitus ja tavoitteet

AEO on maailmankaupan hanke, jonka tarkoitus on parantaa kansainvälisten toimitusketjujen turvallisuutta ja edistää kansainvälistä kauppaa tavaravirtoja nopeuttamalla (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010). AEO:sta voidaan puhua globaalina hankkeena, koska sen periaatteet on luotu Maailman tullijärjestön toimesta, suurin osa jäsenmaista on hyväksynyt käsitteen ja ottanut tai ottamassa AEO-ohjelman käyttöönsä tulevaisuudessa. (Polner 2011, 5). Hankkeen tavoitteena on estää luvaton

pääsy tavaraan, siihen liittyvään tietoon sekä asiakirjoihin. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi pyrkimys on, että mahdollisimman moni kansainvälisen toimitusketjun osapuoli hakeutuisi AEO-toimijaksi. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

Hankkeesta hyötyvät AEO-toimija (katso tarkemmin 4.2.5 *AEO-toimijan etuudet*) ja tullit, joka voi luokittelemalla toimijat korkean ja vähäisen riskin toimijoihin kohdentaa valvontaresurssejaan paremmin (Polner 2011, 6). Lisäksi kasvanut yhteistyö tullin ja yritysten välillä edistää tiedon vaihdon oikea-aikaisuutta ja oikeellisuutta, jolloin tullit voi paremmin hallita mahdollisia riskejä. AEO-hanke tiivistää myös eri maiden tullien yhteistyötä ja mahdollistaa toimitusketjujen paremman kontrolloinnin. (WCO Safe Framework of Standards 2011, 5.) Lisäksi AEO-toimijan toimitusketjujen jäsenet sekä yhteiskunta hyötyvät parantuneesta turvallisuudesta ja kansainvälisen kaupan tehostumisesta (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010).

Yhteisön tavoitteena on, että AEO-asemaan liittyvät vaarattomuus ja turvallisuus tunnustetaan vastavuoroisesti kaikissa maissa, joissa toteutetaan AEO-ohjelmaa tai sitä vastaavaa ohjelmaa. Kehitettäessä EU:n AEO-ohjelmaa koskevia turvallisuus ja vaarattomuusvaatimuksia oli hyvin tärkeää, että SAFE-viitekehyksen vaatimukset näille osa-alueille sisällytettiin myös AEO-vaatimuksiin. Myös päällekkäisyyksiä eri vaarattomuus- ja turvallisuustodistusten välillä on pyritty komission toimesta karsimaan. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 8, 17.) AEO-ohjelmien vastavuoroisesta tunnustamisesta on säädetty myös SAFE-normikehyksessä, jossa se on esitelty termillä MRA eli Mutual Recognition Agreement/Arrangement. MRA on kirjallinen sopimus, joka tehdään kahden tai useamman maan tullihallintojen välillä. Sopimuksessa esitellään edellytyksen ja tilanteet, joissa eri AEO-ohjelmat tunnustetaan ja hyväksytään vastavuoroisesti sekä edut, joita AEO-toimijat saavat tehdessään kauppaa sopimuskumppanimaan kanssa. (World Customs Organization 2011, 1.)

Yhteneväsyyden toteutumisesta eri maiden AEO-ohjelmien välillä voi tutkia vertailemalla esimerkiksi C-TPAT:ia ja Euroopan Unionin AEO-ohjelmaa keskenään. Molemmat ovat vapaaehtoisuuteen sekä tullin ja yritysten yhteistyöhön perustuvia ohjelmia, joilla pyritään turvallisuuden parantamiseen ja tavaravirtojen nopeuttamiseen. Molemmissa hankkeissa hakijoille on asetettu turvallisuusnormit niin henkilöstön, toimitilojen kuin prosessienkin suhteen ja niitä täytyy ylläpitää ja kehittää. Lisäksi

yrittysten täytyy sopia yhdessä sopimuskumppaneidensa kanssa turvallisuuskäytännöistä ja pyrkiä hallitsemaan toimitusketjuaan mahdollisimman hyvin. Yritys voi tulla asiantuntijoiden avulla käydä läpi tullivalvonnassa olevaan tavaraan liittyviä eri osa-alueita ja tarkistaa sekä parantaa prosessejaan sekä hyötyä aseman tuomista muista eduista, kuten luotettavan toimijan maineesta sekä nopeutuneista tavaravirroista ja helpottuneista menettelyistä. (Securing the Global Supply Chain 2004, 12–14; Suomen Tullin www-sivut 2011; Tullihallitus, AEO-toimipiste 2010.)

Vuoden 2011 toukokuuhun mennessä AEO-ohjelma oli otettu käyttöön 41 maassa, joista EU 27 jäsenvaltiollaan muodostaa suurimman yhtenäisen AEO-ohjelman. Lisäksi kansalliset AEO-ohjelmat olivat käytössä Japanissa, Koreassa, Malesiassa, Kiinassa, Uudessa-Seelannissa, Singaporessa, Jordaniassa, Argentiinassa, Kanadassa, Yhdysvalloissa, Norjassa, Sveitsissä, Guatemalassa ja Costa Ricassa. (Polner 2011, 9–15.) Tämän jälkeen ainakin Kolumbia on lanseerannut ohjelman nostaen kokonaismäärän 42:teen (Maailman tullijärjestö WCO:n www-sivut 2011). Lisäksi seuraavissa maissa AEO-ohjelma tullaan käynnistämään lähitulevaisuudessa: Botswana, Chile, Makedonia, Israel, Marokko, Tunisia ja Turkki (Polner 2011, 32–36).

4.1.4 Tulevaisuus

Vuoden 2011 toukokuuhun mennessä EU:ssa oli myönnetty vajaat 6000 AEO- todistusta ja vajaat 9000 hakemusta vastaanotettu. Todistukset eivät ole jakautuneet tasaisesti eri EU-maiden välillä, sillä pelkästään Saksassa on myönnetty kaikista todistuksista 41 %. Viisi maata, joissa todistuksia on myönnetty eniten, muodostavat puolestaan 71 % koko määrästä. Nämä maat ovat Saksan ohella Alankomaat, Ranska, Italia ja Puola. (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.) Suomessa todistuksia on myönnetty 15.11.2011 mennessä yhteensä 42 (Suomen Tullin www- sivut 2011). On huomioitava, että maat, joilla on aiemmin ollut tullin ja yritysten välisiä kumppanuusohjelmia sekä maat, joille kaupankäynti on tärkeää ja joissa on paljon yrityksiä, ovat kokeneet AEO- ohjelman käynnistämisen helpommaksi. Maan liiketoiminnan rakenteella on myös vaikutusta asiaan. (Mutual recognition of AEO programmes. Supply chain security and trade facilitation– progress report fall 2010, 5.) Suomen Tullin mukaan hakemusten määrä lähti kasvuun EU:n alueella vuonna 2010, jolloin

AEO-todistuksen kohdalla tapahtui niin sanotusti läpimurto. Suomessa hakemusten määrä on pysynyt tasaisena. Suomen Tulli arvioi hakemusmäärän perusteella, että AEO- todistuksen arvo on vahvistumassa. Suomen Tullin näkemys on, että AEO- todistuksen tuomien etujen alkaessa näkyä isojen yritysten välisessä kaupankäynnissä pienillä yrityksillä ei ole enää varaa jäädä pois AEO:n piiristä. (Elonen henkilökohtainen tiedonanto 16.11.2011.)

AEO:n hyöty kansainväliselle kaupankäynnille tulee olemaan sitä suurempi, mitä pidemmälle hanke ja kansallisten AEO-ohjelmien vastavuoroinen tunnustaminen etenevät. (Suomen Tullin www-sivut 2011). Vuonna 2009 sopimus vastavuoroisesta tunnustamisesta tehtiin EU:n ja Norjan sekä EU:n ja Sveitsin välillä ja vuonna 2010 EU:n ja Japanin välillä (Mutual recognition of AEO programmes. Supply chain security and trade facilitation– progress report fall 2010, 16–17). Neuvotteluja Yhdysvaltojen kanssa on käyty vuodesta 2007 saakka ja tuloksia odotettiin jo vuoden 2009 loppuun mennessä (Euroopan komission www- sivut 2011). Sopimukseen ei kuitenkaan vielä tuolloin päästy. Seuraava tavoite sopimuksen syntymiselle oli vuoden 2011 loppuun mennessä. (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.) EU neuvottelee tällä hetkellä myös Kiinan ja San Marinon kanssa (Polner 2011, 44).

Suomen Tullin mukaan käytännön ratkaisut esimerkiksi Japanin ja EU:n AEO-ohjelmien vastavuoroisen tunnustamisen kohdalla ovat vielä työstön alla. Suurin haaste sopimuksen saamisen jälkeen on se, mitä todistus käytännössä tuo yritykselle eli miten vastavuoroisen tunnustamisen etuudet saadaan käytännön tasolla toteutettua. Japanin kanssa on jo käytössä tunnistenumerojärjestelmä. Suomalainen AEO-toimija voi saada Japanin Tullilta tunnistenumeron ja ilmoittaa sen japanilaiselle kauppakumppanilleen. Japanin Tullin tehdessä riskiarvioita tunnistenumeron omaavien EU- toimijoiden pitäisi saada etua verrattuna yrityksiin, joilla tunnistenumeroa ei ole. (Elonen henkilökohtainen tiedonanto 16.11.2011.)

Tulli on aloittanut tarkastamaan kaikki yksinkertaistettuihin menettelyihin liittyvät luvat tarkoituksenaan varmistaa, että kaikki luvanhaltijat täyttävät AEO-kriteerit (Sneck 2011). Uusia lupia myönnettäessä hakijan on käytännössä täytettävä AEOC-todistukseen vaadittavat kriteerit (Suomen Tullin www- sivut 2011). Koska tarkastuksen kohteena ovat kaikki yksinkertaistuksiin liittyvät luvat, on joukossa myös

mahdollisesti sellaisia, jotka on myönnetty ennen nykyisten luvan edellytyksenä olevien kriteerien voimaantuloa. AEOC-kriteereistä tarkemmin kappaleessa 4.2.2 *Vaatimukset*. Tarkastuksien tekeminen antaa viitteitä siitä, että AEO-todistuksen kriteerien täyttymisellä on painoarvoa ja niiden merkitys on kasvamassa.

Euroopan Unionin tullikoodiksi uudistui vuonna 2008. Uudistukset tulevat voimaan kuitenkin vasta täytäntöönpanosäännösten voimaantulon yhteydessä, jonka tämänhetkinen takaraja on kesäkuussa 2013. Ajankohta on kuitenkin todennäköisesti siirtymässä. Uudistuksien myötä tulliselvitysvelvollisuudet eivät perustasolla helpotu vaan päinvastoin, saapumisen ja poistumisen uudet ilmoitukset lisäävät tulliselvitykseen liittyviä velvoitteita. Uudistukset mahdollistavat kuitenkin entistä pidemmälle meneviä menettelyjen yksinkertaistuksia, kuten vapautumisen tavaraeräkohtaisesta tulliselvityksestä. Uudistusten myötä AEO-todistuksen merkitys tulee kasvamaan. (Sneck 2011.)

Uuden tullilain myötä AEO-toimijoiden katsotaan automaattisesti täyttävän edellytykset keskitetyn tullauksen ja self assesment eli omavalvonta-yksinkertaistuksen lupien myöntämiseksi (Sneck 2011). Keskitetyssä tullauksessa yritykset voisivat ilmoittaa tavaransa tullaukseen vain kerran, riippumatta siitä, mihin maahan tavarat on EU- alueella tuotu (Repo 2010, 16). Tulli- ilmoitusta ei siis tarvitse antaa samaan tullitoimipaikkaan, jossa tavarat esitetään tullille. Lupa voidaan myöntää useaa jäsenvaltiota koskevana, mikä mahdollistaisi kaikkien tullausten keskittämisen yhteen paikkaan EU:n alueella. Keskitetty tullaus ei vaadi AEO-todistusta mutta yrityksen on täytettävä todistuksen saamisen edellytykset. Self assesment-luvalla yritys voisi itse suorittaa tiettyjä tullimuodollisuuksia, jotka käytännössä kuuluisivat tulliviranomaisille. Näitä ovat muun muassa vienti- ja tuontitullien oma-aloitteinen määrääminen. Käytännössä uusi käytäntö mahdollistaisi vienti-/tuontieräkohtaisesta tullilmoituksesta luopumisen. Jotta lupa voisi koskea useampaa jäsenvaltiota, on hakijalla oltava AEO-todistus. Lisäksi AEO-valtuutetut viejät vapautetaan vientilmoituksen yhteydessä annettavien turvatietojen toimittamisesta. Tämä edellyttää kuitenkin, että viejän mahdollisella edustajalla, huolintaliikkeellä, on AEO-todistus. Vapautus voi myös raueta, jos kolmannen maan kanssa solmittu sopimus edellyttää turvatietojen toimittamista. Mainittujen etujen saamiseen riittää joko AEOC tai AEOS-todistus. (Sneck 2011.)

4.2 AEO-toimijaksi hakeutuminen

4.2.1 Kolme todistustyyppiä

AEO-toimijan valtuutuksesta kiinnostuneella yrityksellä on mahdollisuus hakea yhtä kolmesta todistuksesta: AEOC eli Authorized Economic Operator Customs Simplifications, yksinkertaistetut menettelyt, AEOS eli Authorized Economic Operator Safety and Security, vaarattomuus ja turvallisuus tai molemmat edellä mainitut ominaisuudet sisältävää AEOF-todistusta eli Authorized Economic Operator Full, yksinkertaistetut menettelyt sekä vaarattomuus ja turvallisuus (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011).

AEOC-todistuksessa fokus on toimijassa itsessään ja tullilmoitusvaiheessa. Se on tarkoitettu vain EU-toimijoille. AEOC-todistuksen pääasialliset hyödyt liittyvät yksinkertaistettujen tullimenettelyiden lupahakemusprosesseihin. AEOS-todistuksessa paino on toimitusketjussa sekä tullin yleisilmoitusvaiheessa. Sitä hakevat yritykset eivät ole kiinnostuneita yksinkertaistettujen tullimenettelyiden käytöstä. AEOS-todistus on yrityksiä varten, jotka ovat kiinnostuneita toimitusketjujen turvallisuuden parantamisesta ja tullitarkastuksien helpotuksista tavarán saapuessa tai poistuessa yhteisön tullialueelta eli niin sanotussa yleisilmoitusvaiheessa. AEOS-todistukseen liittyvät yleisilmoitusvaiheen edut ilmenevät muun muassa supistettuina tietovaatimuksina sekä etenkin tulevaisuudessa AEO-aseman vastavuoroiseen tunnustamiseen liittyvissä eduissa. AEOS-todistusta voivat hakea myös yhteisön ulkopuolelle sijoittuneet varustamot ja lentoyhtiöt. AEOF-todistus yhdistää molemmat edellä mainitut ja sen avulla yritys saa kaikki hyödyt käyttöönsä. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.)

4.2.2 Vaatimukset

AEO-toimijaksi hakeutuminen on vapaaehtoista eikä valtuutetuilla taloudellisilla toimijoilla ole myöskään velvollisuutta vaatia kauppakumppaneiltaan osallistumista ohjelmaan. Asema ei siis ole edellytys kolmansien eli EU:n ulkopuolisten maiden kanssa tehtävälle kaupalle. Asemaa voi hakea taloudellinen toimija, jonka liiketoimintaa tullilainsäädäntö koskee. Näin ollen esimerkiksi EU:n alueelle sijoittunut

tavarantoimittaja, joka toimittaa jo vapaassa liikkeessä olevia tavaroita EU:n alueella sijaitsevalle valmistajalle, ei täytä tätä kriteeriä. Kriteereissä ei edellytetä, että osallistuminen tullilainsäädännön piiriin kuuluviin toimiin tulee olla välitöntä. Näin ollen valmistaja, joka valmistaa tavaroita vientiin, voi hakea AEO-asemaa vaikka hänen vientimuodollisuutensa hoitaisi joku muu taho kuin valmistaja itse. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 6, 8.)

AEO-asema on oikeushenkilö- eli y-tunnuskohtainen, joten konserni ei voi hakeutua AEO-toimijaksi yhdellä hakemuksella. Toisaalta yritys ei voi hakea AEO-todistusta osatoiminnoilleen, esimerkiksi yhdelle tehtaalleen tai toimitusketjulle, vaan todistus kattaa aina koko yrityksen. Jos hakijalla on tiloja tai toimintaa myös toisessa EU-maassa tai yrityksen yhtiömuoto on muu kuin Suomessa rekisteröity osakeyhtiö, kannattaa kelpoisuus hakijaksi selvittää AEO-toimipisteestä. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

AEO-toimijaksi hakeutuvan yrityksen on noudatettava toiminnassaan tullivaatimuksia. Arviointi tämän kriteerin täyttymisestä tehdään tullin järjestelmissä olevien tietojen perusteella. Yritys katsotaan tältä osin AEO-kelpoiseksi, jos se ei ole toistuvasti rikkonut tullisääntöjä tai syylistynyt vakavaan tullisääntöjen rikkomukseen viimeisen kolmen vuoden aikana. Vaatimus koskee myös yrityksen tulliasioista vastaavaa henkilöä ja yrityksen johtoa. Yrityksen on myös oltava taloudellisesti vakavarainen, mikä tarkoittaa, että yrityksen taloudellisen tilanteen on oltava moitteeton. Arviointi tehdään muun muassa omavaraisuusasteen, maksuhäiriöiden ja kolmen edeltävän vuoden tullimaksujen maksutavan perusteella. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

Hakijalla on oltava käytössään tullitarkastukset mahdollistava kirjanpito- ja logistiikkajärjestelmä. Kirjanpidon tulee olla yhteisössä yleisesti hyväksyttyjen kirjanpitoperiaatteiden mukainen ja mahdollistaa tullille joko fyysisen tai sähköisen pääsyn hakijan tulliasiakirjoihin ja tarvittaessa kuljetusasiakirjoihin. Logistisen järjestelmän tulee pystyä erottelemaan yhteisötavara ja muut tavarat toisistaan. Hakijalla on oltava sisäinen tarkastustoiminta, joka mahdollistaa laittomien ja luvattomien tapahtumien havaitsemisen. Arviointi perustuu kirjanpidon audit trailiin eli tavara- ja tietovirtojen jäljitysketjuun, talous- ja logistiikkahallinnon järjestelmiin, tavaravirtojen hallintaan

ja niihin liittyviin kuvauksiin, muun muassa tullauskäytäntöihin, arkistointiin ja tietoturvaan, sekä sisäisen valvonnan järjestelmään. (Suomen Tullin www-sivut 2011.)

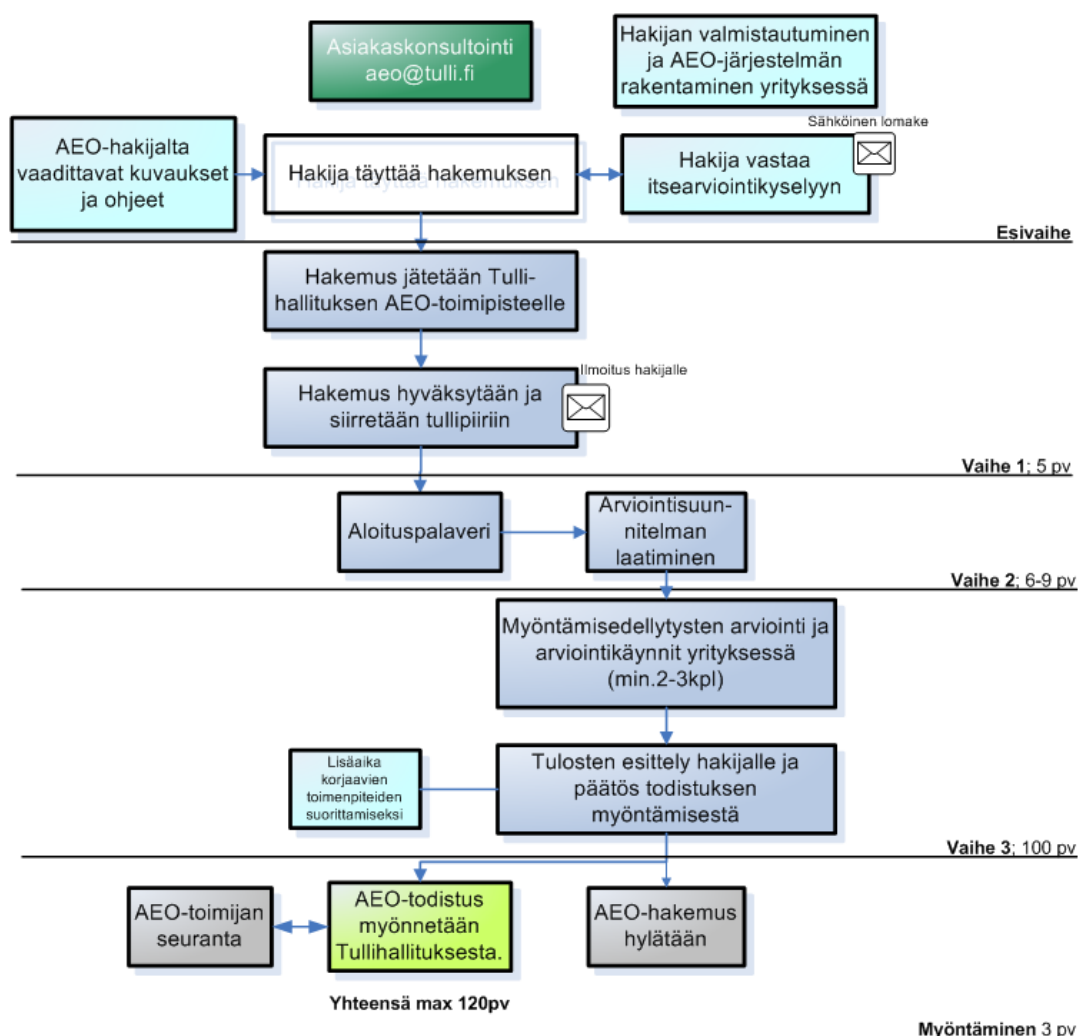
Edellä mainitut vaatimukset koskevat kaikkia AEO-toimijaksi hakeutuvia yrityksiä riippumatta siitä, mitä kolmesta todistuksesta ne ovat hakemassa. Jos yritys hakee AEOS tai AEOF-todistusta, sen täytyy myös täyttää tiettyjä turvallisuusvaatimuksia. Vaatimusten osa-alueita ovat toimitila-, henkilöstö-, toimitusketjun sekä logistiikan ja tuotannon turvallisuus. Toimitilaturvallisuus käsittää rakenteellisen suojauksen ja turvallisuusvalvonnan kuten vieraiden ohjauksen, lukitukset, kulunvalvonnan, avainhallinnan ja vartioinnin. Henkilöstöturvallisuuden vaatimuksiin kuuluvat muun muassa henkilöstön turvallisuusosaaminen sekä menettelyt työsuhteen päättyessä ja henkilökuntaa rekrytoitaessa. Logistiikan ja tuotannon turvallisuus tarkoittaa käytännössä sitä, että pääsy tavaraan ja siihen kuuluviin asiakirjoihin on estetty ulkopuolisilta koko toimitusketjun ajan. Tämän osa-alueen kohdalla kiinnitetään huomiota esimerkiksi varastointiin, sinetöintiin sekä rahtiyksiköiden turvallisuuteen ja käsitteilyyn. Toimitusketjun turvallisuus edellyttää kuljetussopimuksiin ja sopimuskumppaneihin liittyvää riskinhallintaa: toimitusketjun eri osapuolten tunnistaminen, yhteisistä käytännöistä sopiminen sekä ulkopuolisille asetetut turvallisuusvaatimukset ja niiden valvonta. (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.)

Samat vaatimukset ovat voimassa kaikille taloudellisille toimijoilla riippumatta yrityksen koosta. Vaatimusten noudattamiseen käytettävät keinot kuitenkin vaihtelevat yrityksen mukaan. Ne määräytyvät muun muassa yrityksen koon ja monitahoisuuden sekä kaupankäynnin kohteena olevien tuotteiden perusteella. Tästä on säädetty tullikoodeksissa, jossa veloitetaan tulliviranomaisia ottamaan asianmukaisella tavalla huomioon taloudellisten toimijoiden ja erityisesti pienten ja keskisuurten yritysten erityisominaisuudet. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 10.) Esimerkiksi 15 hengen yritykseltä, joka toimii pienessä rakennuksessa, jossa on helppo todentaa kuka saapuu tai lähtee rakennuksesta, ei edellytetä kulkulupajärjestelmää vaan niissä hyväksytään muitakin tapoja henkilöiden tunnistamisessa. Tilanne on toinen esimerkiksi 150 työntekijän tuotantoyrityksessä, jossa toiminnot ovat jakautuneet kolmeen eri rakennukseen ja yrityksen alueella liikkuu jatkuvasti rekkoja tuoden ja vieden tavaraa. Tällöin on selvästi olemassa edellytykset alueella liikkuvien

henkilöiden henkilöllisyyden todentamiselle sekä videovalvonnan vaatimiselle. (Euroopan komission [www-sivut](http://www.sivut) 2011.)

Yllämainittujen vaatimusten täyttyminen todennetaan kuvauksilla ja ohjeilla, jotka AEO-toimijaksi hakeutuva yritys laatii tullin ohjeistuksen perusteella. Kuvaukset ja ohjeet laaditaan hakijan toiminnan laajuuden ja luonteen mukaan. Usein se tarkoittaa jo olemassa olevien kuvausten päivitystä AEO-näkökulmasta. Lisäksi on varmistettava, että mainitut toimintatavat on myös otettu kokonaisuudessaan käyttöön ennen hakemuksen jättämistä. (AEO-hakijalta vaadittavat kuvaukset ja ohjeet 2008, 1.)

4.2.3 Hakuprosessin eteneminen, todistuksen myöntäminen ja valvonta

AEO- hakeutumisprosessi

Kuvio 2. AEO-hakeutumisprosessi ja aikataulu. Tullihallitus, AEO- toimipiste. 2010.

AEO-todistusta haetaan joko sähköisesti tai kirjallisesti tullin hakulomaketta käyttäen. Todistus on maksuton ja voimassa toistaiseksi koko yhteisön alueella. Kuvio 2 ilmentää hyvin AEO-hakuprosessin kulkua. Tulli suosittelee kaikille AEO:sta kiinnostuneille yrityksille ilmaista asiakasneuvontaa, jonka voi tilata tullin AEO- toimipisteestä. Hakuprosessi käynnistyy itsearviointikyselyyn ja AEO-vaatimuksiin perehtymisellä. Itsearviointikyselyyn voi vastata jo ennen hakemuksen jättämistä. Se nopeuttaa hakemuksen alkuvaiheen käsittelyä. Myös kuvausten ja ohjeiden laatiminen on hyvä aloittaa jo ennen hakemuksen jättämistä. Hakemuksen täyttöohjeisiin on hyvä perehtyä huolellisesti, koska hakemuksessa kysytään laajasti ja yksityiskohtaisesti

tietoja hakijan tullaus- ja logistiikkatoiminnoista. Hakemuksen täyttämisen avustavat AEO-toimipiste sekä tullipiirien AEO-vastaavat. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).) Hakuprosessin maksimikesto hakemuksen jättämisestä hakemuksen myöntämiseen on ollut 1.10.2010 lähtien 120 päivää, joista suurin osa eli noin 100 päivää on varattu arviointiin ja yritykseltä vaadittaviin mahdollisiin korjaustoimenpiteisiin. Yrityksellä on myös mahdollisuus hakea 60 päivän lisäaikaa tai pyytää prosessin keskeyttämistä korjausten ajaksi. (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.)

AEO-toimipiste hyväksyy hakemuksen käsittelyyn. Hyväksyminen edellyttää, että hakemus on osoitettu oikeaan jäsenmaahan, hakijaa ei ole tuomittu vakavasta rikoksesta eikä hakijan laillista edustajaa ole tuomittu tullisääntöjen rikkomisesta. Hakija ei myöskään saa olla konkurssimenettelyssä tai häneltä ei ole kumottu aiempaa AEO-todistusta kolmen vuoden sisällä hakemuksen jättämisestä. Hyväksytty hakemus siirtyy arvioitavaksi tullipiiriin. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

Kun hakemus on hyväksytty käsittelyyn, tullipiiri arvioi hakijan itsearviointikyselyyn antamat vastaukset. Arviointiprosessi käynnistyy aloituspalaverilla, jossa sovitaan arviointikäyntien kohteista. Pääsääntöisesti kaikki hakijan tullitoiminnan kannalta merkitykselliset tilat arvioidaan arviointikäynneillä. Aloituspalaverissa sovitaan myös hakijan laatimien kuvausten ja ohjeiden toimittamisesta Tullille. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

Kun käynnit toimipisteeseen/-pisteisiin on suoritettu ja arviointi on valmis, tullit esittää tulokset hakijalle. Yrityksellä on mahdollista pyytää lisäaikaa mahdollisten korjaavien toimenpiteiden suorittamiseen. Korjausta vaativat seikat luokitellaan joko kehitysalueiksi tai poikkeamiksi. Kehitysalue ja poikkeama eroavat toisistaan siten, että kehitysalueeseen liittyvistä korjaustoimenpiteistä on laadittava kehityssuunnitelma ennen todistuksen myöntämistä kun taas poikkeamiin liittyvät korjaustoimenpiteet täytyy suorittaa ennen kuin todistus voidaan myöntää. Kun tarvittavat korjaukset on suoritettu ja tullin AEO-toimipiste katsoo hakijan nyt täyttävän kaikki kriteerit, voi se myöntää hakijalle AEO-todistuksen ja hakija saa edut käyttöönsä. (Suomen Tullin [www-sivut 2011](#).)

AEO-toimija on velvollinen ylläpitämään saavuttamansa tason myös todistuksen myöntämisen jälkeen. Lisäksi hän on velvollinen kehittämään turvallisuustoimintaansa sekä yrityksen sisällä että yhdessä yhteistyökumppaneidensa kanssa. Jos yrityksessä ilmenee AEO-asemaan vaikuttavia muutoksi, on niistä ilmoitettava. Lisäksi yrityksen tulee nimetä vastuuhenkilö(t) AEO-asioihin. (Vähimmäisvaatimukset AEO-todistusta hakevalle yritykselle 2008, 6.) Tulli myös valvoo, että AEO-toimija täyttää edellytykset myös todistuksen saatuaan (Suomen Tullin www-sivut 2011).

4.2.4 Hakuprosessia helpottavat tekijät

Tulliviranomaisten tulee hakemusten käsittelyä nopeuttaakseen hyödyntää mahdollisuuksien mukaan jo hallussaan pitämiään tietoja hakijasta. Näin esitarkastukseen tarvittavaa aikaa voidaan lyhentää. Tulli voi tosin joutua vielä tarkistamaan, että jo aiemmin täyttyneet arviointiperusteet ovat edelleen voimassa. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 11.)

Hakuprosessia helpottavia tietoja saadaan muun muassa seuraavista lähteistä: aiempia tullilupia koskevat hakemukset ja tulliviranomaisille aiemmin annetut tiedot, tullitarkastukset sekä hakijan käyttämät tullimenettelyt ja tekemät ilmoitukset (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 11). Jos yritys on esimerkiksi tullin kumppanuusasiakas, on tullilla kattavat tiedot yrityksen harjoittaman tulliasioinnin muodoista ja laadusta jo ennen AEO-hakuprosessin käynnistymistä (Suomen Tullin www-sivut 2011). Myös asiantuntijoiden esittämät päätelmät ja aiemmin myöntämät todistukset, kuten yhteisön lainsäädäntöön tai kansainväliseen yleissopimukseen perustuvat turvallisuus- ja vaarattomuustodistukset, tulee ottaa huomioon (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 12). Vaadittujen kuvausten ja ohjeiden sekä täytetyn itsearviointilomakkeen lähettäminen jo hakemuksen jättämisen yhteydessä nopeuttavat myös prosessia. Kuten aiemmin todettiin, konserni ei voi hakeutua AEO-toimijaksi yhdellä hakemuksella mutta arviointityötä voidaan hyödyntää konserniin kuuluvien eri yritysten hakuprosesseissa. (Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.)

4.2.5 AEO-toimijan etuudet

Käsittelen AEO-toimijan etuja todistustyyppikohtaisesti (AEOC ja AEOS). Lisäksi kerron molempien todistustyyppien yhteisistä eduista. Kaikki mainittavat edut koskevat automaattisesti AEOF-todistuksen haltijaa.

AEOC- todistuksen haltija saa käyttöönsä yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin liittyviä etuja. Hän hyötyy nopeutetusta lupahakemuksien käsittelystä haettaessa seuraavia yksinkertaistettujen menettelyiden lupia: koti- ja jaksotullausluvut, lupa T5-asiakirjojen, eli EU:sta poistumisen osoittavien tulliasiakirjojen, vahvistamiseen, passitusmenettelyyn liittyvät valtuutetun lähettäjän ja valtuutetun vastaanottajan luvat sekä tietyt meriliikenteen luvat. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011.)

AEOS-todistuksen haltijalla on automaattisesti oikeus toimittaa tullille yleisilmoituksia, joiden tiedot ovat yksinkertaistetussa muodossa. Hän voi myös saada ennakoilmoituksen, jos hänen tavaraeränsä on valittu fyysiseen tarkastukseen. Ilmoitus annetaan kuitenkin vain silloin, kun se ei vaaranna tehtävää tarkastusta. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 16.) Ennakoilmoituksen perusteella AEOS-toimija voi esimerkiksi paremmin ennakoida tuontierän kulkua ja ennalta varautua tarkastukseen (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011).

Tulevaisuudessa AEOS-todistuksen haltija saa AEO-aseman vastavuoroiseen hyväksymiseen liittyvät edut käyttöönsä (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.tulli.fi) 2011). Käytännössä tämä tarkoittaa, että tulevaisuudessa Suomessa myönnetty AEO-todistus riittää yritykselle eikä se enää tarvitse eri maiden tulliviranomaisten erillisiä tarkastuksia ja todistuksia voidakseen nopeuttaa tullimuodollisuuksien hoitamisessa kohdemaissa. Vastavuoroisen tunnustamisen jälkeen AEOS-todistus nopeuttaa eri maiden tulliviranomaisten ja liiketoiminnan välistä yhteistyötä ja auttaa yrityksiä toimimaan tehokkaammin ja turvallisemmin. Esimerkiksi Yhdysvaltojen tulli on haasteellinen etenkin pienille ja keskisuurille vientiyrityksille, sillä Yhdysvaltoihin saapuvan tavaransujuva ja ongelmaton tullaus edellyttää Yhdysvaltojen tulliviranomaisten myöntämää C-TPAT-todistusta. Todistuksen hankkiminen vaatii pieniltä ja keskisuurilta yrityksiltä kohtuuttomia ponnisteluja toiminnan laajuuteen nähden. (AEO-todistus nopeuttaa kuljetuksia ja parantaa turvallisuutta 2010, 4–5.)

Kaikkiin AEO-toimijoihin kohdistetaan todistustyypistä riippumatta vähemmän fyysisiä ja asiakirjoihin perustuvia tarkastuksia kuin muille toimijoille. AEO-toimijan riskiluokitus on alhaisempi kuin toimijalla, jolla todistusta ei ole, joten rajanylitykset sujuvat nopeammin. Jos AEO-toimijan lähetys kuitenkin riskianalyysin perusteella päätyy tarkastettavaksi, tarkastetaan se ennen niitä lähetyksiä, jotka eivät ole AEO-toimijan. AEO-toimijalla on myös mahdollisuus ehdottaa tiettyä paikkaa tarkastuksen suorittamiselle, jotta tarkastuksesta aiheutuisi mahdollisimman vähän viivästystä tai AEO-toimijalle tarkastuksesta aiheutuvat kustannukset olisivat mahdollisimman pienet. Tämä edellyttää kuitenkin tulliviranomaisen suostumusta. (Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat 2007, 14–15.)

AEO-todistuksen välilliset edut

AEO-todistukset ja niiden edut	AEOC	AEOS	AEOF
Välilliset edut			
▪ Imagohyöty ja kilpailuetu asiakashankinnassa ja asiakassuhteiden jatkuvuudessa		✓	✓
▪ Imagohyöty ja kilpailuetu liiketoimintakumppaneiden valinnassa		✓	✓
▪ Varkauksien ja hävikin väheneminen		✓	✓
▪ Lähetyksen myöhästymisen väheneminen		✓	✓
▪ Suunnittelun parantuminen		✓	✓
▪ Parantunut turvallisuus ja yhteistyö liiketoimintakumppaneiden kanssa		✓	✓
▪ Henkilöriskien pieneneminen		✓	✓
▪ Työntekijöiden sitoutumisen paraneminen		✓	✓

Kuvio 3. AEO-todistuksen välilliset edut. Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010.

AEOS ja AEOF-todistukseen liittyy myös välillisiä hyötyjä, jotka eivät varsinaisesti liity tullaukseen. Niitä on kuvattu kuviossa 3 todistustyypikohtaisesti. Välilliset edut liittyvät muun muassa yrityksen parantuneeseen kilpailuetuun ja imagoon, sillä AEO-todistuksen omaavalla yrityksellä on todistetuksi esimerkiksi AEO-toimijalta vaadittavat turvallisuusnormit kunnossa tai toiminnan suunnittelu on parantunut, koska yrityksen prosessit on käyty tarkkaan läpi hakuprosessin yhteydessä.

5 TOIMITUSKETJUN TURVALLISUUS

Yrityksen kansainvälisen toiminnan menestyksen kannalta on tärkeää, että toimitukset saapuvat perille ajallaan ja laadultaan sekä määrältään oikeina. Toimitusketjun turvaaminen on yksi keino varmistaa, että näin tapahtuu. Tavaraerään kohdistuu toimitusketjun aikana monenlaisia riskejä, kuten varkaus, ilkivalta, tavarankäsittelystä aiheutuvat vahingot, liikenteen aiheuttamat onnettomuudet, ympäristöolosuhteiden aiheuttamat riskit, häiriöt infrastruktuurin toiminnassa ja epävakaa poliittinen tilanne, mitkä voivat aiheuttaa katkoksia toimituksiin tai häiriöitä tuotantoon. Logistisen ketjun riskipisteitä ovat etenkin ne kohdat, jossa tavaravirta tavalla tai toisella pysähtyy, esimerkiksi kuljettajan pitämien kahvitauon aikana tai terminaalissa. Tietoturvallisuuden kannalta riskipiste on suuri tietojärjestelmien määrä, joihin tavaraan liittyvää tietoa kirjataan. (Mikkonen 2011, 37–38.)

Toimitusketjuihin kohdistuu myös useita yrityksen omiin käytäntöihin liittyviä turvallisuusongelmia. Yritykset sortuvat edelleen niin sanottuun lintukotoajatteluun. Turvallisuusriskejä ei mielletä kokonaisuudeksi, jossa myös yritys on osallisena. Toimitusketjujen johtamisen merkitystä ei tiedosteta tarpeeksi, eikä siinä huomioida riittävästi rikosten torjunnan merkitystä. Yritykset eivät ole riittävän tietoisia niihin kohdistuvista riskeistä eikä riskienhallintaa ole otettu osaksi jokapäiväistä toimintaa. Markkinoilla on kattava valikoima toimintamalleja, joita hyödyntäen voidaan parantaa ja ennaltaehkäistä turvallisuutta sen kaikilla osa-alueilla. Malleja ei kuitenkaan oteta käyttöön, vaikka niiden positiivisista vaikutuksista on näyttöä. Lisäksi yritysten henkilökunta ei usein ole tarpeeksi tietoinen riskeistä ja yrityksen turvallisuuskulttuurista. (Kelo 2010, 2–6.)

Säännöt toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi on luotu useiden tahojen, kuten kansallisten tullihallintojen tai erilaisten kansainvälisten organisaatioiden, toimesta. Säännösten toteuttaminen tuottaa usein ylimääräisiä kustannuksia toimitusketjun osapuolille, etenkin kun eri tahojen luomat säännökset ovat päällekkäisiä. (Grainger 2007, 23.) WCO:n pyrkimys on luoda yhtenäiset kansainvälistä kauppaa koskevat turvallisuuskriteerit (WCO Safe Framework of Standards 2011, 32), mikä parantaisi toimitusketjujen läpinäkyvyyttä ja seurattavuutta maiden rajat ylittävässä kaupassa.

AEO-hankkeen yksi tärkeimmistä tavoitteista on estää luvaton pääsy tavaraan ja siihen liittyvään tietoon (Suomen Tullin www-sivut 2011). Aina kun tavara liikkuu ostajan ja myyjän välillä on olemassa riski, että logistista ketjua joko käytetään rikoksentekovälineenä tai siihen kohdistuu rikos. Rikoksen toteuttaminen vaatii aina etukäteissuunnittelua ja tiedonhankintaa. Tavaraturvallisen kulkemisen toimitusketjussa voi turvata huomioimalla riskit, tunnistamalla uhat sekä varautumalla reagoimaan niihin tarvittaessa. (Kalliomaa 2011, 90, 92–93.) Erityisen tärkeää on kiinnittää huomiota tiedonhallintaan ja siihen, kenellä tieto on ketjun eri vaiheissa. Toimitusketjut ovat pitkiä ja monimutkaisia, minkä vuoksi monet ovat tavaraan liittyvästä tiedosta osallisia. Tämän vuoksi tiedonhallinta on haasteellista. Lisäksi tietovirta kulkee aina tavaravirran edellä ja mitä pidemmälle ketjussa mennään, sitä yksityiskohtaisempaa tieto on. (Mikkonen 2011, 25–26, 28.) Lisäksi esimerkiksi lastausten tai tavarapurun yhteydessä on tärkeää suojata tavara ja estää ulkopuolisten tahojen pääsy siihen (Kalliomaa 2011, 94).

AEO-hankkeen avulla pyritään muun rikollisuuden ohella suojautumaan myös terrori-iskuilta (WCO Safe Framework of Standards 2011, 7). Terrorismi voi luonteensa vuoksi kohdistua laajaan joukkoon yrityksiä, yrityksen matkustavaan henkilöstöön, toimipaikkoihin tai yritystä voidaan käyttää terroriteon osana. Terroristit voivat esimerkiksi saada käsiinsä tietoa kuljetuksesta, joka sisältää pommin tekemiseen soveltuvaa materiaalia. Tieto voi päätyä väärin käsiin heikon tietoturvallisuuden vuoksi tai yhtiön työntekijän toimesta. Suurin haaste yrityksille on löytää riittävä taso terrorismilta suojautumiseen, sillä toisissa maissa uhka on suurempi kuin toisissa. Kansainvälisesti toimivien yritysten on lisäksi kyettävä arvioimaan uhkaa maakohtaisesti. Käytännössä paras suoja yritykselle on noudattaa normaalia yritysturvallisuutta mahdollisimman hyvin muun muassa pelastussuunnitelmien, valvontajärjestelmien, hyvän tietoturvallisuuden, työntekijöiden taustatarkastusten ja koulutuksen muodossa. (Donlevey & Vesterinen 2011, 96–100.) Terrori-iskuilta voi suojautua kansainvälisesti myös käyttämällä rajavalvontaa apuna terroristien ja heidän aseidensa maahanpääsyn estämiseksi. Eri maiden tullien yhteistyön avulla voidaan paremmin tarkastella toimitusketjujen turvallisuutta ja edistää terrorismin ja kansainvälisen rikollisuuden torjuntaa. (Securing the Global Supply Chain 2004, 7, 27.)

Yritys voi varautua erilaisiin riskeihin riskienhallintaansa kehittämällä. Yrityksen riskienhallinnan tarkoitus on varmistaa liiketoiminnan häiriöttömyys kaikissa tilanteissa ja tukea yrityksen kilpailukykyä markkinoilla. Riskienhallinta on sitä tehokkaampaa mitä tietoisempia kaikista yritykseen kohdistuvista riskeistä ollaan. Usein riskit, joita ei osata odottaa tai joiden olemassaolosta ei tiedetä, ovat vaarallisimpia ja voivat aiheuttaa mittavia taloudellisia vahinkoja tai jopa toiminnan keskeytymisen. (Sallinen 2011, 111.) Riskianalyysin avulla yritys voi kohdentaa resurssejaan paremmin todellisille riskialueille. Riskianalyysia tulisi hyödyntää esimerkiksi silloin, kun poliittinen ympäristö tai kuljetusmuoto muuttuu toimitusketjun aikana. (Supply chain security best practices catalog 2006, 8.)

Riskienhallinnan menetelmiä, kuten riskianalyysijä, mallinnustapoja ja erilaisia tiedonkeruuratkaisuja, hyödynnetään toimitusketjun eri osien suunnittelussa: toimittajien valinnassa, reitti- ja pakkaussuunnittelussa, teknologian käyttöönoton suunnittelussa ja toimintatapojen kehityksessä. Toimitusketjun riskienhallinnassa on tärkeää ottaa huomioon kokonaisuus, kuten toimijat, kuljetusmuodot, maantieteellinen sijainti, ympäristö ja teknologia. (Toivonen 2008, 6–7.) Ulkoisten riskien arvioinnin rinnalla on tärkeä myös suorittaa itsearviointia, jotta pystytään mittaamaan omien turvallisuuskäytäntöjen riittävyys. Itsearviointi auttaa selvittämään lisäresurssien tarvetta ja paljastaa mahdolliset puutteet ja heikkoudet, joihin riittävän turvallisuustason saavuttamiseksi tulisi kiinnittää huomiota. (Supply chain security best practices catalog 2006, 9.)

Toimittajien ja muiden yhteistyökumppaneiden tarkka valinta ja läheinen yhteistyö auttavat minimoimaan riskejä. Mahdolliset riskit ja epäkohdat tulevat läheistä yhteistyötä tehdessä helpommin esille ja niihin voidaan myös puuttua yhteisvoimin. Toimitusketjun turvallisuusriskeihin voi varautua vakuutuksilla, joilla voidaan kattaa toimitusketjun häiriöistä johtuvia menetyksiä. Yksi keino riskien pienentämiseksi on kuljetusketjujen lyhentäminen, esimerkiksi hankkimalla raaka-aineet mahdollisimman läheltä, sekä kuljetusmuodon ja -reitin huolellinen suunnittelu. Mitä pidempi ja monimutkaisempi kuljetusketju on, sitä riskialttiimpi se on. Esimerkiksi usean eri kuljetusmuodon käyttäminen nostaa riskiä. (Lysons & Farrington 2005, 101.)

Toimitusketjujen turvallisuuden parantamiseksi yrityksen on otettava huomioon turvallisuuteen vaikuttavat seikat laaja-alaisesti koko toimitusketjua silmällä pitäen, sillä vain siten niihin liittyviä riskejä voidaan tehokkaasti vähentää. Toimitusketju on yhtä vahva kuin sen heikoin lenkki. Onnistuminen turvallisuuden parantamisessa edellyttää yrityksen johdon sitoutumista. Yrityksen johto tekee päätöksen siitä, suunnataanko henkilöstö-, talous- tai teknisiä resursseja toimitusketjun turvallisuuden parantamiseen. Johto myös määrittelee, mikä turvallisuuden merkitys on yrityksen toiminnassa. Parhaita tuloksia saavutetaan, kun turvallisuus integroidaan osaksi yrityskulttuuria sisällyttämällä se yrityksen missioon ja ydinprosesseihin. (Supply chain security best practices catalog 2006, 1, 5.)

6 TUTKIMUSHAASTATTELU

6.1 Menetelmän kuvaus

Haastattelututkimus on yksi käytetyimmistä tiedonkeruumuodoista. Se on joustava menetelmä ja soveltuu sen vuoksi erilaisiin tutkimustarkoituksiin. Haastattelu antaa mahdollisuuden monitahoisten, selventävien ja syventävien vastausten saamiselle. Se soveltuu tuntemattomien tai vähän kartoitettujen aiheiden tutkimiseen. Toisaalta vapaamuotoisen haastatteluaineiston analysointi, tulkinta ja raportointi voi olla ongelmallista, koska valmiita malleja siihen ei ole. (Hirsjärvi & Hurme 2006, 34–35.)

Tutkimuksen suunnittelu on ensiarvoisen tärkeää. Mitä huolellisemmin suunnittelu tehdään, sitä todennäköisemmin vältetään jälkipaikkailulta, joka ei aina ole edes mahdollista. Suunnittelemalla hahmotellaan tutkimuksen päälinjat ja keskeiset ratkaisut. Tutkittava ilmiö käsitteineen hahmottuu perehdyttäessä teoriaan ja tutkimustietoon. Haastatteluiden avulla pyritään aineiston keräämiseen, jonka pohjalta voidaan tehdä päätelmiä tutkittavaan ilmiöön liittyen. (Hirsjärvi ym. 2006, 65–66.)

Tutkimushaastattelut voidaan jakaa muun muassa seuraaviin kolmeen ryhmään: strukturoidut haastattelut (lomakehaastattelut), puolistrukturoidut (teema-) ja

strukturoimattomat haastattelut. Käytetyin näistä on strukturoitu eli lomakehaastattelu, jossa haastattelu tapahtuu lomakkeen mukaan. Sekä kysymysten ja väitteiden muoto että esittämisjärjestys ovat täysin ennalta määrättyjä. Suurimpana haasteena strukturoidussa haastattelussa on lomakkeen ja kysymysten muotoilu. Itse haastattelu sen sijaan on helppo toteuttaa ja kysymyksiin vastaaminen vie vähän aikaa. Strukturoimattomassa eli avoimessa haastattelussa käytetään avoimia kysymyksiä. Haastattelija rakentaa haastattelun jatkoon haastateltavan vastausten perusteella. Haastateltavia ei valita satunnaisotoksella vaan tietojen antamiseen käytetään erikoistuneita henkilöitä eli informantteja, mikä usein tarkoittaa vain muutaman henkilön syvällistä haastatteleamista tutkimusta varten. (Hirsjärvi ym. 2006, 43–46.)

Puolistrukturoidussa eli teemahaastattelussa kysymykset ovat kaikille samat, mutta vastauksia ei ole sidottu ennalta määriteltuihin vastausvaihtoehtoihin vaan haastateltavat voivat vastata omin sanoin. Teemahaastattelulle on siis tyypillistä, että jokin haastattelun näkökohta on lyöty lukkoon mutta ei kaikkia. Teemahaastattelussa oleellista on, että se etenee valittujen, keskeisten teemojen varassa yksityiskohtaisten kysymysten sijaan. Tämä vapauttaa haastattelun tutkijan näkökulmalta ja tuo haastateltavan näkökulman paremmin esiin verrattuna lomakehaastatteluun. (Hirsjärvi ym. 2006, 47–48.)

Puhelinhaastattelu sopii strukturoituihin tai puolistrukturoituihin haastatteluihin paremmin kuin strukturoimattomiin, sillä siitä puuttuu keskustelun näkyvät vihjeet, jotka loisivat haastattelulle kontekstin eli laajemman asiayhteyden. Puhelinhaastattelun kysymysten tulee olla lyhyitä ja on hyvä myös puhua hieman hitaammin kuin kasvokkain tehtävässä haastattelussa. Puhelimen avulla voidaan tavoittaa kiireisiä tai kaukana asuvia ihmisiä, mikä on yksi puhelinhaastattelun suurimmista eduista. Lisäksi tiedot voidaan koota ja käsitellä nopeammin kuin esimerkiksi postikyselyllä. Jos halutaan tehdä puhelinhaastattelu tapaamatta ihmistä, on hyvä laatia kirje, jolla lähestytään haastateltavaa tai soittaa kerran ja sopia varsinaisen haastattelun ajankohdan. (Hirsjärvi ym. 2006, 64–65.)

Haastatteluaineiston analysointia ja tulkintaa kannattaa miettiä jo haastatteluaineistoa kerätessä. Usein teemahaastattelun kohdalla aineistoa analysoidaan samanaikaisesti

aineiston keruun, tulkinnan ja raportoinnin kanssa. Laadullisen aineiston käsittelyssä on monia vaiheita. Se on sekä analyysiä, jossa eritellään ja luokitellaan aineistoa että synteysiä, jossa pyritään luomaan aineistosta kokonaiskuva ja tekemään siitä tulkin-toja. Usein kvalitatiivisissa tutkimuksissa tulosten esittäminen on jäänyt analyysivai-heeseen eikä ilmiötä ole saatettu synteysin tasolle, jolloin ilmiö tulisi käsitellyksi tai ymmärretyksi syvällisemmin. Haastatteluaineiston tulkinta on onnistunut, kun tekstin lukija, joka omaksuu saman näkökulman kuin tutkija, löytää tekstistä ne asiat, jotka tutkijakin löysi riippumatta siitä onko hän näkökulmasta samaa mieltä. (Hirsjärvi ym. 2006, 136, 143–144, 151.)

6.2 Suunnittelu ja toteutus

Opinnäytetyöni tavoitteen saavuttamiseksi tärkeään rooliin nousivat tutkimushaastat-telut. Tavoitteena oli haastatella suomalaisten vienti- ja tuontiyritysten AEO-vastuuhenkilöitä tai muita ohjelmaan perehtyneitä. Koska AEO-valtuutettuja vienti- ja tuontiyrityksiä on vielä suhteellisen vähän, pyrkimyksenä oli haastatella niitä kaikkia mahdollisimman kattavan tuloksen saavuttamiseksi. Suunnitelmana oli etsiä ensin yrityksestä AEO-ohjelmaan perehtynyt henkilö ja tämän jälkeen pyytää häntä haastateltavaksi joko puhelimen tai sähköpostin välityksellä haastateltavan toiveista riippuen. Alla lista suomalaisista vienti- ja tuontiyrityksistä, joilla on AEO-todistus (tilanne 15.11.2011). Toimijan nimen perässä on mainittu, mikä AEO-todistus yri-tyksellä on sekä todistuksen voimaantulopäivä. (Suomen Tullin [www-sivut](http://www.suomen-tulli.fi).)

Bayer Oy (AEOF) 29.6.2010

Borealis Polymers Oy (AEOF) 31.12.2008

Oy Brandt Ab (AEOF) 13.9.2010

Cassidian Finland Oy (AEOF) 7.1.2011

Finlandia Vodka WorldWide Ltd (AEOF) 1.12.2009

Enocell Oy (AEOF) 15.11.2011

GE Healthcare Finland Oy (AEOF) 4.3.2011

Hella Lighting Finland (AEOF) 16.4.2010

KONE Industrial Oy (AEOF) 22.2.2010

Nokia Oyj (AEOF) 29.3.2010

Nokia Siemens Networks Oy (AEOF) 23.9.2011

Philips Oy (AEOF) 25.2.2011

UPM-Kymmene Oyj (AEOF) 11.7.2011

Lähdin koostamaan tutkimushaastattelun kysymyksiä vasta kun olin kirjoittanut noin puolet työni AEO-todistukseen liittyvästä teoriaosiosta sekä tutustunut teemahaastatteluiden teoriaan. Halusin ensin perehtyä tarkemmin molempiin aiheisiin, jotta kysymysten koostaminen olisi helpompaa. Haastatteluni tyypiksi muodostui puolistrukturoitu eli teemahaastattelu, sillä se sopi parhaiten puhelinhaastatteluihin. Strukturoitu haastattelu sopii paremmin kvantitatiiviseen kuin kvalitatiiviseen tutkimukseen ja strukturoimaton haastattelu olisi mielestäni vaatinut kasvotusten tehtävän haastattelun ja ei muutenkaan olisi ollut tarkoituksenmukainen. Opinnäytetyöni haastattelututkimuksen pyrkimys vertailla eri yrityksen kokemuksia keskenään toteutui parhaiten teemahaastattelulla.

Tavoitteena olivat lyhyet ja selkeät kysymykset, joihin vastaaminen ei veisi kauan. Tämä sen vuoksi, että voisin toteuttaa haastattelut puhelinhaastatteluina ja toisaalta en karsisi vastaajien määrää liian hankalasti muotoilluilla kysymyksillä tai liian suurella kysymysmäärällä. Kysymyslomake löytyy liitteestä 1. Haastatteluiden teemoina olivat AEO-toimijaksi hakeutumisen syyt, millainen hakuprosessi oli, mitä muutoksia vaadittiin ja mitkä niiden kustannukset olivat, hyödyt, haitat sekä todistuksen tulevaisuus. Yrityshaastattelujen lisäksi suunnitelmana oli myös haastatella Tullin AEO-asiantuntijaa liittyen hankkeen nykytilanteeseen ja etenkin

tulevaisuudennäkymiin. Tullille osoitettu kysymyslomake löytyy liitteestä 2. Saatetta muokkasin aina sen mukaan, mistä ja miten laajasti olin kenenkin kanssa puhunut jo puhelimesta.

Haastatteluiden toteutus onnistui mielestäni todella hyvin. Oli mukava huomata, että suhtautuminen haastattelupyyntöihini oli pääasiassa positiivista ja osassa yrityksistä oltiin kiinnostuneita myös kuulemaan myöhemmin tutkimukseni tuloksista. Tämä antoi lisääntoa ja vahvistusta siihen, että olen löytänyt opinnäytetyölleni aiheen, jolle oikeasti on myös tilausta yritysmaailmassa. Löysin yritysten AEO-vastuuhenkilöt tai muutoin AEO-ohjelmaan perehtyneet henkilöt helpommin mitä olin odottanut, sillä kyseessä olevat yritykset ovat suhteellisen suuria jo henkilöstömäärältäänkin. Ainoastaan yhdestä yrityksestä en onnistunut tavoittamaan ketään sopivaa henkilöä haastattelua varten. Lisäksi yhdessä yrityksessä haastattelusta kieltäydyttiin suoraan, muutoin sain ainakin lähetettyä kysymykset ja taustatietoa opinnäytetyöstäni sähköpostitse. Osan varsinaisista haastatteluista tein puhelimitse ja osasta yrityksistä sain vastaukset sähköpostilla. Sain vastauksia yhteensä 9 yrityksestä. Lisäksi haastattelin Suomen Tullin tullilylitarkastaja Annukka Elostä. Olen tyytyväinen saamieni haastatteluiden määrään ottaen huomioon yrityksille kiireisen ajankohdan, jolloin haastatteluja tein.

7 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä kappaleessa esittelen ensin vienti- ja tuontiyrityksille suunnatun tutkimuksen tulokset kysymyskohtaisesti. Tutkimus toteutettiin nimettömänä, joten nimeän yritykset seuraavasti: Yritys A, Yritys B...Yritys I. Haastateltavat edustivat muun muassa seuraavia ammattinimikkeitä: logistiikkakoordinaattori, logistiikkapäällikkö, logistiikkapäällikkö (ostotilaukset), logistiikkatiimin vetäjä sekä talous- ja hallintopäällikkö. Lopuksi kerron vielä, millaista palautetta Suomen Tulli on saanut AEO-ohjelmasta AEO-toimijoilta. Suomen Tullilla on käytössään palautekysely, johon AEO-toimijat voivat vastata todistuksen myöntämisen jälkeen. Tiedot perustuvat Annukka Eloselle 16.11.2011 tekemääni puhelinhaastatteluun.

1. Miksi hakeuduitte AEO-toimijaksi?

Haastatteluiden perusteella suurin yksittäinen syy (viidessä yrityksessä yhdeksästä) AEO-toimijaksi hakeutumiselle oli konsernin päätös.

- Päätös tehtiin konsernitasolla, minkä johdosta myös Suomen yksikössä todistusta lähdettiin hakemaan (Yritykset B, D, E, G ja H).
 - o Syiksi mainittiin toimintatapojen yhtenäinen linja kaikissa yksiköissä (Yritys B) ja tiettyjen käytäntöjen helpottuminen (Yritys E).

Konserneissa on myös erilaisia tapoja toimia.

- Emoyhtiö lähtee hakemaan AEO-todistusta vasta vuonna 2012. Lisäksi emoyhtiö hakee eri todistustyyppiä (Yritys A).

Lisäksi mainittiin seuraavat syyt:

- Huolitsijoiden ja muiden tahojen suunnalta on tullut turvallisuusasioihin liittyviä kyselyitä, joihin jouduttiin antamaan selvityksiä. AEO-todistuksella nämä tiedustelut pystytään kattamaan eikä erillisille selvityksille ole enää tarvetta (Yritys E).
- Hakeutumisen syynä ovat niin välittömät kuin välillisetkin hyödyt, mitä todistuksen myötä saa (Yritys F). Todistus myös koettiin hyödylliseksi pitkällä tähtäimellä.
- Yritys I painotti myös todistuksen tuomia etuja, etenkin tavaran nopeampaa liikkumista.
- Syy hakea AEO-todistusta oli Yhdysvaltoihin suuntautuva vienti. Yrityksen emoyhtiöllä on C-TPAT-todistus (Yritys C).
- Yritys A:lla on vientiä Yhdysvaltoihin ja se haki ensin C-TPAT-todistusta. Sen pohjalta oli hyvä lähteä työstämään AEO- hakemusta. Suomen Tulli oli mukana C-TPAT-tarkastuksessa ja suositteli AEO-todistuksen hakemista heti C-TPAT:n jälkeen, koska C-TPAT:n vuoksi tarjoutui mahdollisuus viedä AEO-hakuprosessi nopeutetulla aikataululla läpi. C-TPAT-todistus kattaa AEOS-todistuksen kriteerit, jotka liittyvät vaarattomuuteen ja turvallisuuteen.

AEO-toimijaksi hakeutumisen suurimmiksi haasteiksi koetaan usein juuri turvallisuuskysymykset, joten C-TPAT-todistuksen etu AEO-hakuprosessissa on ilmeinen. Tämä ei toki koske AEOC-todistusta, mutta ainakin tähän mennessä Suomessa on myönnetty vain AEOF-todistuksia. Oli mukava huomata, että turvallisuusasioilla on

merkitystä ja yritykset edellyttivät niiden hoitamista yhteistyökumppaneiltaan. Tällä tuetaan myös yhtä AEO-todistuksen päätavoitetta eli koko toimitusketjun turvaamista, joka ei ilman yhteistyötä ja vastavuoroisuuden periaatetta ole mahdollista.

2. Haitteko AEO-todistuksella etuja vienti- vai tuontiprosesseihin?

Pääasiassa AEO-todistuksella haettiin etuja vientiprosesseihin.

- vienti (Yritykset A, C, D ja E)
- tuonti (Yritys G)
- molempiin (Yritykset F ja I)
- molempiin, painopiste viennissä (Yritys B)
- molempiin, painopiste tuonnissa (Yritys H)

3. Kauanko hakuprosessin kesti ja mitkä olivat sen haasteet?

HAKUPROSESSIN KESTO

Hakuprosessin kesto vaihteli yrityksissä puolesta vuodesta vajaaseen puoleentoista vuoteen. Näin suuri vaihtelu hakuprosessin kestossa selittyy osaltaan sillä, että osa yrityksistä laski hakuprosessin keston hakemuksen jättämisestä lukien ja osa sisällytti siihen myös prosessiin käytetyn ajan jo ennen hakemuksen jättämistä.

- AEO-todistusta lähdettiin hakemaan jo silloin, kun hakuaika oli vielä 300 päivää. Isona ja monisyisenä yrityksenä sekä tullin resurssit huomioon ottaen nykyistä 120 päivää pidempi hakuaika koettiin erittäin tarpeellisenä (Yritys I).
- Aikaa meni noin vuosi ennen hakemuksen jättämistä ja 4-5 kuukautta sen jälkeen (Yritys G).
- Hakuprosessissa selvittiin jo arviolta puolessa vuodessa. Hakuprosessin kesto laskettiin hakemuksen jättämisestä alkaen (Yritykset A ja H). Yritys H anoi lisääaikaa ensimmäisessä hakemuksessa huomattujen poikkeamien korjaamiseen. Yritys H:n jättäessä AEO-hakemuksen hakuprosessin maksimikesto oli jo lyhennetty 120 päivään. Myös Yritys C:n kohdalla hakuprosessi kesti puoli vuotta.

- Hakuprosessi kesti puoli vuotta–yhdeksän kuukautta. Kestoon on laskettu myös aika, mikä käytettiin hakemusten täyttämiseen (Yritys B).
- Hakuprosessiin meni kokonaisuudessaan noin vuosi (Yritys D). Myös Yritys E mainitsee kestoksi vajaan vuoden alkaen aloituspalaverista aina todistuksen myöntämiseen.

Nykyinen 120 päivän hakuaja näyttäisi riittävän suurelle osalle yrityksistä jos mitään poikkeamia ei ilmene. Olisi mielenkiintoista tietää, mikä oli syy hakuajan lyhentämiselle alle puoleen alkuperäisestä. Kuten Yritys I:stä todettiin, oli 300 päivän hakuaja tarpeen suurelle yritykselle prosessin läpiviemiseksi. Lyhennys varmasti lisää työmäärää puolin ja toisin kun yritykset joutuvat anomaan lisää aikaa ja tullikin tarvitsa resursseja anomusten käsittelyyn.

HAKUPROSESSIN HAASTEET

Kolmanneksessa yrityksissä haasteet liittyivät henkilöstöresursseihin. Toinen kolmannes ei maininnut hakuprosessiin liittyneen haasteita.

- Haasteena olivat henkilöstöresurssit (Yritykset B, D ja I)
 - o AEO-hakemuksessa kysytään seikkaperäisesti yrityksen tietoja ja kuvauksia yrityksen prosesseista, mikä vaatii paljon panostusta. Esimerkiksi taustatietoraporttien laatimiseen osallistui 15 henkilöä (Yritys B).
 - o Yritys I:llä on toimintaa usealla paikkakunnalla, joten haasteellisenä koettiin sopivan ajankohdan ja oikeiden henkilöiden löytäminen tullin tarkastuskäynneille.

Lisäksi haasteina mainittiin:

- Henkilöstön kouluttaminen turva-asioita silmällä pitäen koettiin haasteeksi suuren henkilöstömäärän vuoksi. Lisäksi haastetta tuotti sopivan koulutuksen koostaminen, jottei koulutus olisi liian yksityiskohtainen tai liian yleisluontoinen (Yritys A).
- Organisaatorakenne ja ulkomaisissa toimipisteissä suoritettavat työt, jotka ovat osa yrityksen logistiikkaprosessia (Yritys H).

- Haasteeksi koettiin myös se, miten tulli saadaan ymmärtämään ero pienen ja suuren yhtiön toimintatapojen välillä. Myös jatkuva muutos ja sen hallinta koettiin haastavana AEO-toimijaksi hakeutumisen yhteydessä (Yritys I).

Kolmanneksessa yrityksistä ei mainittu haasteista (Yritykset C, E ja G):

- Hakeminen oli lähinnä mekaanista kuvausten työstöä, sillä muun muassa turvallisuuskriteerit olivat jo valmiiksi kunnossa (Yritys E).
- Tullin kumppanuusohjelmaa varten laaditut toimitusprosessien kuvauksien koettiin helpottavan AEO-hakuprosessia (Yritys C).
- Päämies teki suurimman työn, ja Suomen yksikön tehtäväksi jäi itsearviointilomakkeen täyttö sekä muutamat tullin haastattelut. Yrityksellä oli myös asianajaja hoitamassa prosessia yrityksen puolesta (Yritys G).

Koettujen haasteiden määrällä ja hakuprosessin kestolla ei ollut nähtävissä selvää yhteyttä toisiinsa ja muutonkin sitä on vaikea arvioida, koska jokaisen yrityksen lähtökohdat AEO-todistuksen hakemiselle ovat yksilölliset. Turvallisuusasioita ei haasteiden kohdalla nostettu esille, mikä oli hieman yllättävää. Toisaalta monissa suurissa yrityksissä turvallisuus on tänä päivänä jo itsestään selvä osa toimintaa.

4. Minkälaisia muutoksia yrityksessänne jouduttiin AEO-hankkeen vuoksi tekemään ja mitkä olivat näiden muutosten kustannukset?

KUSTANNUKSET

Kahdeksalle yhdeksästä yrityksestä AEO-todistuksen kriteerit eivät edellyttäneet kustannuksia tai ne olivat sellaiset, joita ei yrityksessä nähty merkittävänä investointeina.

- Yli puolelle haastatelluista yrityksistä AEO-todistuksen saaminen ei edellyttänyt rahallisia kustannuksia (Yritykset A, B, D ja E) tai ne olivat hyvin vähäisiä, kuten paperisilppurien tai lukkojen kaltaisia pieniä hankintoja (Yritys I).
 - o Yritys A hankki ennen AEO-todistusta C-TPAT-todistuksen, joten turvallisuuteen liittyvät kustannukset syntyivät jo C-TPAT:n myötä. Näin ollen AEO-valtuutuksen hakemisen kohdalla suoranaisia rahallisia kustannuksia ei tullut ollenkaan.

- Prosessit/turvallisuus olivat kunnossa jo ennen AEO-todistuksen hakemista, joten kustannuksia ei syntynyt. Investoinnit, joita oli suunnitella, olisi toteutettu joka tapauksessa AEO-valtuutuksen hakemisesta riippumatta (Yritys D).
- Kustannusten arvioidaan olleen muutamien kymmenien tuhansien eurojen luokkaa mutta niitä ei koettu suurina investointeina. Kustannukset syntyivät turvallisuuden parantamiseen liittyvistä seikoista; valvontakamerallisesta portista sekä muutoinkin valvontakameroiden lisäämisestä sekä vierailijakortista (Yritys G).
- Rahallisia kustannuksia ei laskettu (Yritys H).

Kustannusten yleisestä linjasta poikkesi Yritys F:

- Kokonaiskustannusten arveltiin olleen yli 100 000 euron luokkaa. Näkyvimät muutokset liittyivät turvallisuuteen ja vartiointiin: kameroihin, portteihin, henkilöiden tunnistamiseen ja henkilökortteihin. Lisäksi vientiprosesseihin tuli muutoksia, tavarantoimittajien tariffointiin liittyen järjestettiin koulutusta ja palkattiin konsultti. Myös tuontiprosesseja tarkistettiin.

Rahallisten panosten ohella mainittiin hakuprosessiin kuluneista työtunneista:

- Logistiikkakoordinaattorilta meni hakuprosessin koordinointiin useita kymmeniä tunteja (Yritys A).
- Ajallisen panostuksen arveltiin olleen useita kymmeniä tunteja mutta alle sata tuntia (Yritys B).
- Ajankäyttö oli muutamien kymmenien tuntien luokkaa palaverien muodossa ja näille tunneille laskettiin myös ”hintaa” (Yritys E).

Turvallisuuden tärkeys kansainvälisessä liiketoiminnassa on ymmärretty ja siihen myös panostetaan, sillä suurimmalla osalla yrityksistä turvallisuusasiat ovat olleet ajan tasalla jo ennen AEO-todistuksen hakemista. Yritys F:ssä oltiin tyytyväisiä, että muutoksia tehtiin turvallisuuden parantamiseksi vaikka niistä syntyi merkittävästi kustannuksia. Tämä voisi antaa viitteitä siitä, että niin sanotusta lintukotoajattelusta ollaan meilläkin pääsemässä eroon.

MUUTOKSET

Ilmenneet muutokset liittyivät pääasiassa prosessien tarkentamiseen ja turvallisuus-käytäntöihin sekä niistä tiedottamiseen.

- Muutokset liittyivät tuontiprosessin tarkentamiseen: arkistointikäytäntöihin, virheiden raportointiin ja korjaavien toimenpiteiden seurantaan sekä saapuvan tavarän käsittelyyn. Myös kumppanien turvallisuusvaatimuksiin liittyviä prosesseja ja niiden dokumentointia tarkennettiin (Yritys H). Arkistointikäytäntöjä tarkennettiin myös Yritys A:ssa.
- Toimitusketjujen ja tullauskäytäntöjen kuvauksia tarkennettiin (Yritys A).
- Ohjeita (turvallisuustekijät, vierailijat, avaimet) tarkennettiin (Yritys B). Myös Yritys C:ssä pieniä muutoksia tehtiin lähinnä turvallisuuteen liittyvissä asioissa, kuten vieraiden ohjeistuksessa ja vierailijakorttien käyttöön liittyen.
- Pieniä muutoksia seurantarutiineihin (Yritys E).
- Kameravalvonnat tulevalle ja lähtevälle tavaralle (Yritys A).
- Pieniä tarkennuksia tavassa toimia yhtenäisemmin eri toimipaikkojen välillä (Yritys I).

Neljä yritystä mainitsi koulutuksen, tiedotuksen ja perehdytyksen tarpeesta AEO-ohjelmaan liittyen:

- Turvallisuuskoulutusten järjestäminen ja ohjeiden päivittäminen vaativat henkilöresursseja. Rahallisten menetyksien arvioiminen, esimerkiksi tuotannon ollessa pysähdyksissä koulutuksen aikana, on vaikeaa (Yritys A).
- Tiedotuksesta ja perehdytyksestä mainittiin myös Yrityksistä B, C ja F.
- Alihankkijoiden, kuten siivoojien, koulutus (Yritys C).
- Pysyvänä muutoksena yrityksessä järjestetään kaksi kertaa vuodessa turvallisuusjohtamiseen liittyvä AEO-katselmus, jossa tarkastellaan miten on mennyt ja onko muutostarpeita ilmennyt AEO-ohjelmaan liittyen (Yritys B).

5. Mitkä ovat olleet AEO-todistuksen hyödyt ja haitat yrityksellenne?

HYÖDYT

Eniten AEO-todistuksesta on saatu hyötyä turvallisuuteen, luotettavan toimijan maineeseen sekä omien prosessien tuntemukseen liittyen. Välillisiä hyötyjä on ollut selvästi enemmän kuin välittömiä hyötyjä, joista mainitsi vain kaksi yrityksistä.

- Viidessä yrityksessä hyöty liittyi turvallisuuteen:
 - Turvallisuus on parantunut (Yritykset F ja G).
 - Tietoisuuden kasvaminen turvallisuusasioihin liittyen on etu (Yritys B ja D).
 - Toimintatavat esimerkiksi turvallisuuteen liittyvissä asioissa ovat yhtenäistyneet (Yritys I).
- Neljästä yrityksestä mainittiin hyötynä luotettavan toimijan maine (Yritykset A, E, H ja I):
 - Hyötyä koettiin uusien kauppasuhteiden luonnissa ja yhteistyökumppaneiden hankinnassa (Yritys A ja E). AEO-todistuksen avulla voidaan muun muassa todistaa, että yrityksen turvallisuuskäytännöt ovat kunnossa (Yritys A). Myös nykyiset yhteistyökumppanit ovat olleet tyytyväisiä, että yrityksellä on AEO-todistus (Yritys E).
 - Asiakkaat ovat olleet kiinnostuneita siitä, onko yrityksellä AEO-todistusta. Yritys toimii tietyissä kohteissa myös maahantuojana. Tällöin AEO-todistuksesta on koettu hyötyä myös luotettavan toimijan maineen muodossa (Yritys I).
 - AEO-todistuksesta uskotaan olevan positiivista imagohyötyä paikallisesti (Yritys H).
- Kolme yrityksistä mainitsi hyödyksi prosessien tuntemuksen ja niiden tärkeyden selkeytymisen koko henkilökunnalle (Yritykset C, D ja F). Lisäksi prosessien tuntemus mahdollistaa prosessien asteittaisen parantamisen (Yritys F).
- Kolme yrityksistä koki AEO-todistuksen etuna yhteistyön syvenemisen tullin kanssa (Yritykset B, C ja H).
- Kaksi yrityksistä koki saaneensa AEO-todistuksesta myös välitöntä hyötyä:
 - Tullin lupien hakeminen helpottui huomattavasti (Yritys I).

- Välitön hyöty yhdellä liiketoiminnan osa-alueella, jossa voidaan nyt tehdä sähköistä tullausta Saksasta (Yritys F).
- Hyötyä on ollut koskien Yhdysvaltojen toimituksia. Yrityksessä on ollut yhdysvaltalaisen viranomaisten suorittama tarkastus C-TPAT-todistukseen liittyen ja yrityksestä uskotaan, että se olisi ollut raskaampi ilman AEO-todistusta (Yritys C).
- AEO-todistuksen myötä on helpompi perustella yrityksen sisällä, miksi tietyt asiat tehdään tietyllä tavalla. AEO-todistuksen nojalla on helpompi saada ihmiset noudattamaan tiettyjä sääntöjä (Yritys D).
- Riski esimerkiksi väärin menettelyjen käyttämisestä on pienentynyt (Yritys F).
- Jos toimitusketjun kaikki osapuolet ovat AEO-valtuutettuja, on toimitusketjun turvallisuus viejän näkökulmasta taattu (Yritys I).
- Huolitsijat uskovat, että terminaalitarkastusmaksut lentoliikenteessä voivat pienentyä tulevaisuudessa (Yritys A).
- Uskotaan, että vientiprosessi voisi olla hankalampi ilman AEO-todistusta (Yritys B).
- Konsernin vaatimus AEO-todistuksesta on täytetty (Yritys H).

AEO- todistuksen eduista kiinnitin huomiota omien prosessien tuntemukseen, jonka tuomasta edusta mainittiin useammasta yrityksestä. Uskon, että työntekijöiden on usein vaikea tietää mistä esimerkiksi toisella osastolla olevan kollegan työ koostuu ja miten se on sidoksissa hänen omaan työhönsä. Sen vuoksi AEO-todistukseen liittyvien prosessikuvauksien laatimisesta on hyötyä myös yrityksen sisällä ja ne olisi mielestäni hyvä olla jokaisen työntekijän saatavilla.

HAITAT

AEO-todistuksesta on suurimmalle osalle yrityksiä ollut enemmän hyötyä kuin haittaa, sillä haittoja mainittiin huomattavasti vähemmän kuin hyötyjä.

- Yli puolessa yrityksistä AEO-todistuksen ei koeta tuoneen mukanaan haittoja (Yritykset C, D, E, H ja I).

Haitoista mainittiin seuraavat asiat:

- Emme ole huomanneet saavamme todistuksen myötä välitöntä hyötyä (Yritys A, B ja D)
 - o Tulli ei ole vielä ottanut käyttöön AEO-toimijoiden etusijalle asettamista, esimerkiksi siten, että AEO-toimija voisi suorittaa tullaukset ja toimittaa vientipaperit myöhemmin kuin toimija, jolla ei todistusta ole. Tulliasioinnissa ei ole havaittu näkyvää muutosta/nopeutusta (Yritys A).
- AEO on byrokraattinen järjestelmä, esimerkiksi muutoksista joutuu tiedottamaan tullille (Yritys G).
- Muun muassa hakuprosessi vaati ylimääräisiä henkilöresursseja. Kokonaisuudessaan koetaan kuitenkin, että hyöty ja vaaditut panostukset ovat tasapainossa ja ollaan niin sanotusti plussan puolella (Yritys B).

Yli puolet yrityksistä ei kokenut AEO-todistuksesta olleen mitään haittaa, mikä oli mielestäni yllättävää. Odotin pienien, käytännön työtä hankaloittavien asioiden esiintuloa. Ehkä yrityksissä ajateltiin jotain suurta haittaa, mitä ei varmasti ole aiheutunut kenellekään AEO-toimijalle. AEO-todistuksen byrokraattisuuden mainitseminen haittana ei ollut yllätys, mutta välittömien hyötyjen puuttuminen kylläkin. Toki välittömät hyödyt, kuten etusijalle asettaminen, ovat vaikeasti mitattavissa olevia seikkoja.

6. Millaiselle vienti- tai tuontiyritykselle teidän mielestänne on eniten hyötyä AEO-todistuksesta?

AEO-todistuksesta koettiin olevan hyötyä eniten suurille tai vähintään keskisuurille yrityksille. Tätä mieltä oli viisi kahdeksasta vastaajasta, jotka ottivat kysymyksen kantaa (Yritykset A, B, F, G ja I).

- Yritykset, joiden ydinliiketoiminta koostuu viennistä ja määrät viennissä ovat suuria (Yritys B). Myös Yrityksissä F, G ja I vientitoimintaa harjoittavan yrityksen koettiin hyötyvän eniten AEO-todistuksesta. Myös maailmanlaajuisia kauppaa tekevät tuontiyritykset hyötyvät todistuksesta viejien ohella (Yritys I).

Hyötyä koettiin olevan myös yritykselle, jossa:

- Ei luonnostaan ole paljon ajateltu turvallisuutta (Yritys D).
- Halutaan tarkastella tai kehittää omia sisäisiä prosesseja (Yritys D).
- Yritys E harjoittaa pääasiassa yhteisökauppaa ja on kokenut AEO-todistuksesta olevan hyötyä sen yhteydessä.
- Todistuksesta on hyötyä myös pienemmille yrityksille, jotka käyvät kansainvälistä kauppaa (Yritys I). Yritys G:ssä puolestaan pienten toimijoiden AEO-ohjelmaan lähtemiselle ei nähty syytä.
- Jos AEO-todistuksella tavoitellaan toimitusketjun turvallisuutta, niin todistuksesta on hyötyä jokaiselle ketjun toimijalle. Tällöin hyöty saadaan maksimoitua (Yritys I).

Lisäksi mainittiin muitakin kuin vienti- tai tuontiyrityksiä:

- Huolitsijat (Yritys B), huolitsijoiden lisäksi myös kuljetusyhtiöt hyötyvät tällä hetkellä eniten (Yritys G).
- Yritys, joka toimii esimerkiksi varastopalvelujen tai kuljetuspalveluiden alihankkijana vientiyritykselle (Yritys C).

7. Miten koette AEO-todistuksen merkityksen tulevaisuudessa yrityksessänne?

Haastatellut näkivät, että AEO-todistuksen merkitykseen tulevaisuudessa vaikuttavat eniten turvallisuuden merkityksen kasvaminen ja AEO-todistuksen laajeneminen uusiin maihin. Yrityksen sisällä AEO-todistus koettiin merkittävänä prosessien kannalta myös tulevaisuudessa. Neljä yhdeksästä haastatellusta mainitsi AEO-todistuksen yhteyden turvallisuuden merkityksen kasvuun.

- Turvallisuuden parantumisen arvoa ei voi mitata. Jos toimenpiteillä vältetään väärinkäytöksiä, rikoksia tai tietovuotoja, niin AEO-todistus on varmasti vain arvoinen (Yritys F).
- Prosessin aikana kävi konkreettisesti ilmi, miten tärkeitä turvallisuuteen liittyvät prosessit ovat yrityksen toiminnassa. Turvallisuuden takaaminen on yksi AEO-todistuksen tärkeimmistä merkityksistä (Yritys H).
- Todennäköisesti turvallisuuteen liittyvät asiat kiristyvät entisestään, joten joskus tulevaisuudessa AEO-todistuksesta on hyötyä tullauksien nopeutumisena (Yritys G).

- On oikein, että myös lähettäjä kantaa vastuuta kuljetettavan tavaran turvallisuudesta (Yritys A).

Kolmannes haastatelluista mainitsi AEO-ohjelman laajenemisesta uusiin maihin sekä sen, mitä laajeneminen mahdollisesti tuo AEO-todistuksen haltijoille:

- Jää nähtäväksi, miten AEO-todistus laajenee Aasiaan ja mikä tulee olemaan yhteys Yhdysvaltojen C-TPAT-todistukseen. Odotuksia näiden suhteen on (Yritys D).
- Aika näyttää miten paljon AEO-todistuksen piiriin tulee uusia valtioita. Tämä luo odotusarvoa sille, että käytännöt tulevat helpottumaan (Yritys E).
- AEO-todistuksen hyödyt tulevat vain paranemaan kun enemmän maita tulee mukaan AEO-hankkeeseen. Esimerkiksi vastavuoroista tunnustamista Yhdysvaltojen ja EU:n AEO-ohjelmien välillä odotetaan (Yritys I).

Kolmannes haastatelluista näki merkittävänä AEO-todistuksen vaikutuksen yrityksen sisäisiin toimintoihin:

- AEO-todistuksen tulevaisuus koetaan hyväksi. Sen avulla on käyty läpi yrityksen sisäiset prosessit ja pystytty järjiperaistamaan niitä sekä kouluttamaan henkilökuntaa (Yritys A).
- AEO-todistus on toiminut eräänlaisena herätyksenä viennin vaikeuden kasvusta. Todistuksen johdosta yritys on enemmän ajan hermolla ja seuraa aktiivisemmin vienti- ja tuontimääräyksiä ja kouluttaa henkilökuntaa (Yritys F).
- Niin yrityksen kuin tullinkin resurssit kohdistuvat oikein (Yritys B).

Kaksi haastatelluista mainitsi yhteistyön tullin kanssa:

- On etu, että tulli tuntee yrityksen paremmin ja yhteistyö tullin kanssa on sujuvaa (Yritys B).
- Luottamuksellisempi suhde tullin kanssa on hyvin merkityksellinen myös tulevaisuudessa (Yritys H).

Lisäksi mainittiin seuraavat seikat:

- Uskomme, että AEO-todistuksen merkitys tulee kasvamaan entisestään ja todistus takaa sujuvan toimitusketjun, koska tavaraan kohdistuu vähemmän tarkastuksia (Yritys C).
- Tulliasioissa tulee mahdollisesti muitakin helpotuksia kuin lupien hakemiseen liittyvät edut ja tarkastusten väheneminen (Yritys I).
- AEO-todistus on osa tämänpäiväistä toimintaa käytäessä kansainvälistä kauppaa (Yritys I).

- Vaikea kuvitella, että AEO-todistuksen piiristä ainakaan poistuttaisiin. Se on osa pysyviä rakenteita (Yritys B).

Kaikissa yrityksissä AEO-todistuksen tulevaisuus koettiin positiivisena, mikä kertoo siitä, että todistus on saamassa vahvempaa jalansijaa Suomessa. Olisi mielenkiintoista tietää, edellyttävätkö esimerkiksi tutkimuksessa mukana olleet yritykset nyt tai tulevaisuudessa yhteistyökumppaneiltaan AEO-todistusta tai todistuksen kriteereiden täyttämistä.

Suomen Tullin saama palaute AEO-ohjelmasta:

- Erityisesti asiakaskonsultointiin on oltu tyytyväisiä, sillä AEO on vaativa hanke ja konsultointi palvelee sekä asiakasta että tullia.
- Hakeutumisprosessi on aika byrokraattinen ja sen helpottumista on toivottu. Toisaalta prosessi ei ole niin byrokraattinen etteivätkö yritykset pystyisi siitä selviämään.
- Suomen Tulli on saanut kiitosta siitä, että yhteistyö tullin ja yrityksen välillä on toiminut hyvin prosessin aikana. Suomen Tullilla on pitkät perinteet asiakasyhteistyössä ja asiakassuhteisiin on panostettu.
- Yritykset ovat toivoneet välitöntä palautetta jo arviointikäyntien aikana mahdollisista tarvittavista muutoksista tai asioista, jotka ovat jo kriteerien mukaisia. Hakemusmenettelyn vuoksi tulokset ilmoitetaan kuitenkin vasta virallisella raportilla.
- Arviointiraportti on saanut kiitosta, sillä se on hyvin yksityiskohtainen ja laaja.
- Kyselyn perusteella panostukset ja saavutettu hyöty ovat tasapainossa. Pienillä panostuksilla ei ole saavutettu suurta hyötyä tai suurilla panostuksilla jääty ilman hyötyä.
- Pienet yritykset ovat kokeneet kanssakäymisen arvioijien kanssa hyödylliseksi. Osaamisen jakamisen tärkeys on korostunut etenkin turvallisuuden kohdalla, sillä pienillä yrityksillä ei ole esimerkiksi turvallisuuspäällikkö, joka on turvallisuusasioissa ammattilainen.
- Yritykset aikovat hyödyntää todistusta uusasiakashankintaan, markkinointiin ja mainontaan.

- Yritykset toivoisivat todistukselta lisäetuja. Edut on kuitenkin sidottu lainsäädäntöön. On myös toivottu muun muassa koulutuspäivää. Suomen Tulli halusi sellaisen järjestää, mutta resurssien vuoksi se ei ole mahdollista.

8 OPINNÄYTETYÖ PROSESSINA

Idea AEO-todistuksesta opinnäytetyöaiheena lähti silloiselta työpaikaltani, jossa todistusta lähdettiin hakemaan viime kesänä. Halusin tehdä opinnäytetyön ilman toimeksiantoa, sillä halusin edetä työn kanssa omaa tahtia ja omilla ehdoillani. Esimerkiksi AEO-hakuprosessin seuraaminen ja siitä työn kirjoittaminen olisi ollut selvästi pidempi prosessi ja hidastanut omaa valmistumistani. AEO-todistus oli onneksi sellainen aihealue, josta onnistui hyvin tehdä työ myös ilman toimeksiantoa. Opinnäytetyöprosessini lähti liikkeelle aihealueen rajauksella, jossa opinnäytetyön ohjaaja oli suureksi avuksi. AEO-todistusta voi varmasti tutkia hyvin monelta kannalta, ja tälle työlle rajausta lähdettiin hakemaan sekä koulutusohjelman että omien AEO-todistukseen liittyneiden kiinnostuksen kohteideni kautta. Eniten AEO:ssa kiinnostivat sen lupaamien hyötyjen toteutuminen AEO-valtuutettujen yritysten liiketoiminnassa sekä se, millaisen aseman todistus oli saavuttanut kansainvälisessä mittakavassa. Koulutusohjelma määritteli tutkimuksen kohderyhmän: suomalaiset tuonti- ja vientiyritykset, ja kiinnostuksen kohteeni sen, mitä AEO-todistuksesta tutkitaan: todistuksen tuomaa hyötyä suhteessa panostuksiin.

Aiherajausta seurasi tutkimussuunnitelman ja teoreettisen viitekehyksen laatiminen, joita selkeä aiherajaus tuki. Idean saattaminen visuaaliseen muotoon teoreettiseksi viitekehykseksi oli haastavaa kun taas itse tutkimussuunnitelman kirjoittamisen koin helpommaksi. Kävimme ohjaajani kanssa Skype-keskustelut sekä aihetta muokatessa että tutkimussuunnitelmaa hioessa, minkä koin erittäin hyödylliseksi. Myös tiedonkeruun aloittaminen tutkimussuunnitelman laatimisen rinnalla edesauttoi prosessia, sillä samalla tutustuin itsekin työn aiheeseen tarkemmin ja pystyin paremmin miettimään mihin suuntaan opinnäytetyötä kannattaisi kehittää. Aiherajaus ja tutkimussuunnitelman kirjoittaminen veivät koko opinnäytetyöprosessin kestosta laajuuteensa

nähdén huomattavan osan mutta osoittivat samalla, että sanonta ”hyvin suunniteltu on puoliksi tehty”, pitää hyvin paikkansa.

Koin itse kirjoitustyön aloittamisen tutkimussuunnitelman pohjalta suhteellisen helpoksi, sillä työllä oli jo siinä vaiheessa selkeä runko, minkä mukaan edetä. Tiedonkeruu jatkui läpi teoriaosion kirjoittamisen, mikä oli mielestäni hyvä tapa edetä. Opinnäytetyön tekemisen kannalta oli jopa eduksi, että AEO-todistukseen liittyen ei juuri ole painettua kirjallisuutta vaan siihen liittyvää, luotettavista lähteistä olevaa teoria-tietoa oli paljon saatavilla Internetissä muun muassa WCO:n, Suomen Tullin ja Euroopan komission tuottamana. Näin ollen lähteet olivat aina saatavilla, niitä oli helppo etsiä lisää ja niistä oli myös helppo etsiä tietoa esimerkiksi hakusanojen avulla. Tullimenettelyihin ja haastattelututkimukseen liittyen löysin hyviä kirjoja kaupungin kirjastosta, vaikka aluksi hieman epäilinkin löytyykö sieltä tarpeeksi spesifistä kirjallisuutta aiheesta.

Teoriaosaa kirjoittaessa muodostuivat myös haastattelukysymykset, jotka pienen muokkauksen jälkeen tukivat hyvin tutkimuksen tavoitetta. Teoriaosan kirjoittamisessa haastavinta oli turvallisuuskulman tuominen tullimuodollisuuksien rinnalle. Koska AEO-todistus on nimenomaan turvallisuustodistus, oli mielestäni selvää, että turvallisuuteen liittyvä osio tulee sisällyttää työhön, mutta koin jostain syystä vaikeaksi löytää katsontakannan, miltä turvallisuutta lähtisin tarkastelemaan. Näin jälkikäteen ajatellen turvallisuuden tarkastelu toimitusketjun kannalta on erittäin hyvä ja mielestäni tärkeä osa opinnäytetyöni kokonaisuuden kannalta.

Haastattelut toteutin teoriaosan ollessa jo melko valmis. Haastatteluiden etenemisestä voi lukea tarkemmin kappaleessa 6.2 *Suunnittelu ja toteutus*. Haastatteluiden lopputulokset kokosin kysymyskohtaisesti yhteen ja värikoodien avulla etsin vastauksista yhteneviä linjoja, joiden pohjalta pystyin aloittamaan johtopäätösten työstämisen, jotka esittelen kappaleessa 9 *Johtopäätökset*. Johtopäätösten tekeminen oli haastavaa, vaikka haastatteluiden perusteella paljastuikin selkeitä linjoja johtopäätöksien pohjaksi.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyöprosessiin kului aikaa 5-6 kuukautta aiheen työstämisestä työn viimeistelyyn. Vaikka itse kirjoitustyöstä arvelisi selviävänsä kuukaudessa tai kahdessa, on mielestäni silti hyvä varautua, että koko prosessin läpivieminen vie ainakin puoli vuotta. Esimerkiksi lähdemateriaalin hankinta, seminaarien pitäminen ja työn tarkistuttaminen vaativat myös oman aikansa. Olin positiivisesti yllättynyt miten hyvällä tahdilla työ lähti edistymään aihe- ja tavoitteiden selkiytyttyä. Lisäksi haastattelututkimus onnistui yli odotusten, joten kaiken kaikkiaan olen hyvin tyytyväinen lopputulokseen.

9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Haastatteluiden perusteella AEO-toimijaksi hakeutumiseen oli useita syitä, mutta huomattava osa eli viisi yhdeksästä yrityksestä haki todistusta konsernitasolla tehdyn päätöksen vuoksi. Neljä näistä yrityksistä kuuluu suureen, monikansalliseen konserniin. Kun tarkastellaan suomalaisten AEO-valtuutettujen yritysten listaa, on vienti- ja tuontiyrityksiä tullut mukaan AEO-ohjelmaan pääasiassa vasta vuodesta 2010 eteenpäin. Tämän nojalla tällainen tulos ei ole yllättävä. Pienissä yrityksissä ei usein ole halukkuutta tai resursseja lähteä panostamaan hankkeisiin, joiden edut eivät välttämättä heti toteudu käytännön tasolla vaan vaativat vielä työstöä tai joiden tuomista positiivisista vaikutuksista ei ole vielä tarpeeksi näyttöä. Lisäksi suuremmat yritykset haluavat usein olla suunnannäyttäjiä ja niissä myös pystytään panostamaan asioihin, joiden merkittävät vaikutukset ilmenevät mahdollisesti vasta vuosien päästä. AEO-todistuksen kohdalla useat etuuksista tulevat voimaan vasta, kun kansallisten AEO-ohjelmien vastavuoroinen tunnustaminen etenee. Toistaiseksi EU:lla on MRA-sopimukset vain Norjan, Sveitsin ja Japanin kanssa. Sopimuksien syntyminen ei ole helppo prosessi, sillä esimerkiksi Yhdysvaltojen kanssa neuvotteluja on käyty jo vuodesta 2007 eikä sopimusta ole ponnisteluista huolimatta vielä syntynyt.

Haastateltavat olivat vahvasti sitä mieltä, että AEO-todistus hyödyttää eniten suuria tai vähintään keskisuuria yrityksiä. Uskon, että vastausten taustalla on AEO-hakuprosessin vaativuus, johon pienillä yrityksillä ei uskota olevan resursseja. Lisäksi suurilla yrityksillä on varmasti enemmän yhteistyötä tullin kanssa jo ennestään

suurien vienti- ja tuontimäärien kautta ja mahdollisesti myös kumppanuusasiakkuus käytössään, mikä helpottaa hakuprosessia. Edellytykset ja resurssit AEO-toimijaksi hakeutumiselle ovat suurissa yrityksissä todennäköisesti paremmat kuin pienyrityksessä. AEO tarjoaa myös pienemmille yrityksille mahdollisuuden tiivistää yhteistyötään tullin kanssa ja hyötyä tullin asiantuntemuksesta. Kuten Suomen Tullistakin kerrottiin, ovat pienet yritykset kokeneet hyödylliseksi kanssakäymisen ja osaamisen jakamisen tullin AEO-arvioijien kanssa muun muassa turvallisuuteen liittyen. AEO tarjoaa yritykselle myös työkalun omien prosessien tarkasteluun ja kehittämiseen ja tuo mukanaan AEOS- ja AEOF-todistusten kohdalla myös turvallisuusaspektin, jonka merkitys on vain kasvamassa kansainvälisessä kaupankäynnissä.

Suomen Tulli arvioi, että AEO-todistuksen alkaessa toimia isojen yritysten välillä pienemmillä ei ole enää varaa jäädä sen ulkopuolelle. Skenaarion toteutumista voi tarkastella vasta vuosien päästä, mutta uskon ainakin kiinnostuksen AEO-ohjelmaa kohtaan kasvavan myös pienemmissä yrityksissä sitä mukaan kun edut alkavat toimia paremmin käytännön tasolla ja AEO-todistuksen toimivuudesta saadaan enemmän käytännön kokemusta ja näyttöä. Mielestäni Suomen Tulli saisi tuoda enemmän esille sitä, että AEO-todistuksen vaatimuksia sovelletaan yrityksen koon mukaan, eivätkä esimerkiksi samat turvallisuusvaatimukset automaattisesti koske sekä pienyritystä että suuryritystä. Ennakko-odotus suurista kustannuksista yhdistettynä vaativaan hakuprosessiin ei ole omiaan lisäämään AEO-todistuksen houkuttelevuutta pienyritysten parissa.

Yritykset ovat Suomen Tullin mukaan toivoneet AEO-todistukselta lisäetuja, mutta toistaiseksi niitä saadaan vielä odottaa. Uuden tullikoodeksin AEO-ohjelmaa koskevat uudistukset tulevat aikaisintaan voimaan kesäkuussa 2013 ja jo nyt arvellaan, että voimaantulon takaraja tulee vielä entisestään siirtymään. Uskon kuitenkin, että uudistusten perusteella kiinnostus AEO-todistusta kohtaan tulee kasvamaan, etenkin kun uudistukset mahdollistavat muun muassa vienti- ja tuontieräkohtaisesta tullilmoituksesta luopumisen kaltaisia etuuksia. Koska AEO-todistus perustuu vapaaehtoisuuteen, ovat edut tärkeitä houkuttimia ja kannustimia yrityksille.

Haastatteluiden perusteella suomalaiset vienti- ja tuontiyritykset ovat saaneet AEO-todistuksesta enemmän hyötyä kuin haittaa ja hyödyt ovat pääasiassa olleet välillisiä. Osassa yrityksistä tullimuodollisuudet hoituvat huolitsijan kautta, mutta välittömien hyötyjen puuttumisesta mainittiin myös yrityksestä, joka hoitaa itse tullauksia. Välittömien etujen näkyminen yrityksen jokapäiväisessä toiminnassa vaatii vielä työstöä. Mielestäni niiden toteutumiseksi tulisi tehdä enemmän käytännön ratkaisuja, joilla lupaukset pystytään täyttämään. Lupaus tulliasioinnin nopeutumisesta on kovin abstrakti jos sen rinnalle ei listata konkreettisia toimenpiteitä, joiden avulla se toteutetaan. Tullikoodexin uudistuksen myötä lisää konkreettisia etuja on tulossa, kuten aiemmin mainittu mahdollisuus eräkohtaisesta tulli-ilmoituksesta luopumiselle. AEO-todistus toimii mielestäni parhaiten tällä hetkellä välillisten hyötyjen toteuttajana, etenkin parantuneena turvallisuutena ja imagohyödyn tuottajana. Tätä tukee myös Suomen Tullin tekemä kysely, jonka mukaan yritykset aikovat hyödyntää AEO-todistusta etenkin uusasiakashankinnassa, markkinoinnissa sekä mainonnassa.

Välillisistä hyödyistä turvallisuus, imagohyöty, omien prosessien parempi tuntemus ja syventynyt yhteistyö tullin kanssa nousivat useimmin esille. Kuudessa yrityksessä yhdeksästä välillisiä etuja oli havaittu useampia, vaikka jo esimerkiksi pelkän turvallisuuden parantuminen itsessään on laaja kokonaisuus. Saavutettujen hyötyjen suhde vaadittuihin panoksiin oli tasapainossa. Noin puolet yrityksistä selvisi prosessista ilman suoria rahallisia kustannuksia. Jos kustannuksia syntyi, ne eivät olleet yrityksen kannalta merkittäviä panostuksia tai niiden kautta saavutettu hyöty koettiin investointien arvoiseksi. Rahalliset panostukset liittyivät turvallisuuden parantamiseen. Se, että turvallisuusasiat olivat pääosassa yrityksiä kunnossa jo ennen AEO-valtuutuksen hakemista, kertoo mielestäni siitä, että varsinkin suuremmissa yrityksissä turvallisuuden tärkeys on huomattu ja otettu osaksi toimintaa. Turvallisuuden merkitys tulee varmasti entisestään nousemaan ja määräykset kiristymään. AEO-todistus voisi parhaimmillaan tarjota toimivan työkalun käytäntöjen helpottamiseen laajemmassakin mittakaavassa. Sen toteutumista tukevat tullikoodexin uudistuksen myötä lisääntyvät menettelyjen yksinkertaistukset, jotka mielestäni tuovat toivottua konkreettista helpotusta tulliasiointiin.

EU:ssa AEO-todistuksen arvo näyttäisi olevan kasvussa, sillä lainsäädännössä, uuden tullikoodexin kautta, sen merkitys on vahvistumassa. Yhdysvalloissa C-TPAT-todistus on lähes elinehto tuontiyrityksille, jotta maahan saapuvan tavaran tullaus voidaan hoitaa sujuvasti. En usko, että EU:ssa koskaan ryhdytään niin radikaaleihin toimiin vaikka AEO-todistuksen merkitystä kasvatetaankin. MRA-sopimuksen syntymistä EU:n ja Yhdysvaltojen välillä voisi mielestäni pitää läpimurtona vastavuoroisen tunnustamisen saralla, sillä Yhdysvaltojen lainsäädäntö tuontitavaran kohdalla on niin tiukka. Lisäksi USA on yksi EU:n suurimmista kauppakumppaneista, joten sopimuksen syntymisestä hyötyisi suuri määrä yrityksiä. Yrityksissäkin odotuksia laajenemisen suhteen on etenkin sen vuoksi, että se lisäisi AEO-todistuksen hyötyjä ja nopeuttaisi tavaravirtoja.

AEO-hanke on vielä alkutaipaleellaan, vaikkakin EU:ssa se on vakiinnuttanut asemansa ja sen merkitystä tullaan entisestään vahvistamaan. AEO-hankkeen tulevaisuuden kannalta sen laajeneminen uusiin maihin ja etenkin maiden väliset vastavuoroisen tunnustamisen sopimukset ovat yksi tärkeimmistä edellytyksistä sille, että AEO-hanke toteuttaisi sille asetetut tavoitteet maailmankaupan hankkeena, joka parantaa turvallisuutta ja edistää kansainvälistä kauppaa tavaravirtoja nopeuttamalla. MRA-sopimuksien syntymiselle haasteita asettavat muun muassa tiedonjakomenetelmät ja erilaisten käytäntöjen yhteensovittaminen, luottamuksen saavuttaminen sopimuskumppaneiden välille sekä se, miten edut saadaan tuotua yritysten käytännön toimintaan. Lisäksi tavoitteiden toteuttamiseksi tehtävien ratkaisujen tulisi olla sellaisia, että ne ovat mahdollisimman toimivia yritysten näkökulmasta. Tässä suhteessa tarvitaan sekä keppiä että porkkanaa. Kaikkien SAFE normikehyksen allekirjoittaneiden maiden mukaantulo AEO-hankkeeseen vie vielä vuosikymmeniä. Lisäksi moni köyhempi maa tarvitsee ulkopuolisia resursseja voidakseen käynnistää oman AEO-ohjelmansa. 10 suurimmalla talousmaalla Brasiliasta ja Venäjää lukuun on jo AEO-ohjelma käytössä, mikä varmasti sekä kannustaa että luo painetta pienempien maiden ponnisteluille oman AEO-ohjelman luomiseksi.

AEO-hankkeessa riittäisi tutkimisen aihetta enemmänkin kuin mihin yhden opinnäytetyön puitteissa pystyy syventymään. Olisi mielenkiintoista seurata AEO-hakuprosessin kaarta tarkemmin jonkin kohdeyrityksen kohdalla ja etenkin sitä, miten työntekijät kokevat itse prosessin ja sen tuomat muutokset. Kiinnostavaa olisi

myös tietää kuinka hyvin EU-maiden AEO-ohjelman yhtenäisyys on toteutunut maa-
rajojen yli tai miten suomalaiset ja japanilaiset kauppakumppanit ovat kokeneet EU:n
ja Japanin vastavuoroisen tunnustamisen sopimuksen vaikuttaneen toimintaansa.

LÄHTEET

AEO- hakijalta vaadittavat kuvaukset ja ohjeet. 2008. Tullihallitus/AEO-toimipiste. Viitattu 18.10.2011.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/kiinnostuitko/AEO-hakijalta_vaadittavat_kuvaukset_ja_ohjeet.pdf

AEO- todistus nopeuttaa kuljetuksia ja parantaa turvallisuutta. 2010. Kuljetus&Logistiikka 6, 4-5.

Donlevey, P. & Vesterinen, P. 2011. Terrorismin uhka. Teoksessa P. Vesterinen (toim.) Turvaa Logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Hämeenlinna: Helsingin seudun kauppakamari/Helsingin kamari ja tekijät, 96-100.

Elonen, A. 2011. Tulliylitarkastaja, Suomen Tulli. Espoo. Puhelinhaastattelu 16.11.2011. Haastattelijana Jaana Määttä. Muistiinpanot haastattelijan hallussa.

Enbuske, S. 2011. Logistiikka ja turvallisuus Tullin näkökulmasta. Teoksessa P. Vesterinen (toim.) Turvaa Logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Hämeenlinna: Helsingin seudun kauppakamari/Helsingin kamari ja tekijät, 46-49.

Euroopan komission www-sivut. Viitattu 16.11.2011.

http://ec.europa.eu/index_fi.htm

Grainger, A. 2007. Supply chain security: adding to a complex operational and institutional environment. World Customs Journal 2, 23. Viitattu 29.11.2011.

<http://www.worldcustomsjournal.org/>

Guidelines for developing a mutual recognition arrangement/agreement. 2011. World Customs Organization. Viitattu 11.11.2011.

http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_XI.pdf

Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2006. Tutkimushaastattelu teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino ja tekijät.

Kalliomaa, S. Logistiikka rikollisuuden kohteena. Teoksessa P. Vesterinen (toim.) Turvaa Logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Hämeenlinna: Helsingin seudun kauppakamari/Helsingin kamari ja tekijät, 89-94.

Karasti, H. 2004. Kvalitatiivinen tutkimus. Viitattu 10.11.2011.

http://media.tol.oulu.fi/video/jtmk/JTMK_kvalitutk_luento.pdf

Kelo, P. 2010. Käytännön turvallisuusongelmia toimitusketjussa. Viitattu 23.11.2011.

http://www.tekes.fi/fi/gateway/PTARGS_0_201_403_994_2095_43/http%3B/tekes-ali1%3B7087/publishedcontent/publish/programmes/turvallisuus/documents/seminaaraineistot/2010/toimitusketju/petrikelo151210.pdf

Lysons, K. & Farrington, B. 2005. Purchasing and supply chain management. Pearson Education. Viitattu 23.11.2011.
<http://www.dawsonera.com.lillukka.samk.fi/depp/reader/protected/external/EBookView/S9781405871822/S20>

Mailman tullijärjestö WCO:n www-sivut. Viitattu 10.10.2011.
<http://www.wcoomd.org/home.htm>

Mikkonen, P. Logistiikkaketju turvallisuusnäkökulmasta. Teoksessa P. Vesterinen (toim.) Turvaa Logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Hämeenlinna: Helsingin seudun kauppakamari/Helsingin kamari ja tekijät, 25-38.

Mission Objectives Activities. 2009. World Customs Organization. Viitattu 11.11.2011.
<http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/About%20Us/DEPL%20OMD%20UK%20A4.pdf>

Mutual recognition of AEO programmes. Supply chain security and trade facilitation – progress report fall 2010. 2010. Kommerskollegium. Viitattu 11.11.2011.
[http://www.kommers.se/upload/Analysarkiv/In English/Trade facilitation/Report Supply chain security and trade facilitation –progress report 2010.pdf](http://www.kommers.se/upload/Analysarkiv/In%20English/Trade%20facilitation/Report%20Supply%20chain%20security%20and%20trade%20facilitation%20-%20progress%20report%202010.pdf)

Pasanen, A. [toim]. 2005. Kansainvälisen kaupan käsikirja. Helsinki: Multikustannus Oy.

Pirnes H. & Kukkola E. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Vantaa: WSOY.

Polner, M. 2011. Compendium of Authorized Economic Operator Programmes. Viitattu 16.11.2011.
http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/research/AEO_Compendium_en_june_2011.pdf

Repo, S. 2010. Tullaustoiminta sähköistyy - olethan valmis! Tulliviesti 1, 14-16.

Sallinen S. Riskienhallinta. Teoksessa P. Vesterinen (toim.) Turvaa Logistiikka – kuljetusten ja toiminnan turvallisuus. Hämeenlinna: Helsingin seudun kauppakamari/Helsingin kamari ja tekijät, 111-128.

Securing the Global Supply Chain Customs-Trade Partnership Against Terrorism (CTPAT) Strategic plan. 2004. Washington: US Customs and Border Protection. Viitattu 11.10.2011.
http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/what_ctpat/ctpat_strategicplan.ctt/ctpat_strategicplan.pdf

Sneck, T. 2011. Muuttuvat tulli-ilmoitukset & Tullikoodeksin kokonaisuudistus. Luento Rauman kauppakamarin järjestämässä koulutuksessa ”Ajankohtaista Tulliselvityksistä” 12.10.2011.

Sneck, T. 2002. Tullilainsäädäntö. Vantaa: WSOY.

Suomen tullin www- sivut. Viitattu 16.11.2011. <http://www.tulli.fi/fi/>

Supply chain security best practices catalog Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT). 2006. Washington: US Customs and Border Protection. Viitattu 24.11.2011.

http://www.cbp.gov/linkhandler/cgov/trade/cargo_security/ctpat/ctpat_members/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf

Toivonen S. 2008. Logistiikkaketjujen turvallisuus. Viitattu 2.11.2011.

http://www.vtt.fi/liitetiedostot/uutta/Logistiikan%20turvallisuus_esitys_final.pdf

Tullihallitus, AEO-toimipiste. 2010. AEO Authorised Economic Operator. Tavoitteena toimitusketjujen turvallisuuden ja kansainvälisen kaupan edistäminen. Tullin asiakaskonsultointimateriaali 24.03.2010.

Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat AEO compact-malli. 2006. Bryssel: Euroopan komissio. Euroopan komission verotuksen ja tulliliiton pääosaston julkaisu 6/2006. Viitattu 18.10.2011.

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_compact_model_fi.pdf

Valtuutetut taloudelliset toimijat suuntaviivat. 2007. Bryssel: Euroopan komissio. Euroopan komission verotuksen ja tulliliiton pääosaston julkaisu 6/2007. Viitattu 10.10.2011.

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/AEO_guidelines_fi.pdf

Vähimmäisvaatimukset AEO- todistusta hakevalle yritykselle. 2008. Tullihallitus/AEO- toimipiste. Viitattu 18.10.2011.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/kiinnostuitko/AEOvahimmaisvaatimukset.pdf

WCO Safe Framework of Standards. 2011. World Customs Organization. Viitattu 12.10.2011.

http://www.wcoomd.org/files/1.%20Public%20files/PDFandDocuments/Procedures%20and%20Facilitation/safe_package/safe_package_I_2011.pdf

LIITE 1

Hyvä vastaanottaja,

Olen kansainvälisen kaupan opiskelija Satakunnan ammattikorkeakoulusta. Opintoni ovat loppusuoralla ja teen parhaillaan opinnäytetyötäni AEO- (Authorized Economic Operator) hankkeesta, jonka tavoite on parantaa toimitusketjun turvallisuutta ja nopeuttaa kansainvälisiä tavaravirtoja.

Työni tavoitteena on selvittää mitä hyötyä AEO-valtuutetut suomalaiset vienti- ja tuontiyritykset ovat saaneet AEO-todistuksen myötä sekä miten he kokevat saavutetun hyödyn olevan suhteessa investointeihin ja muihin panostuksiin, joita AEO-valtuutuksen saamiseksi on tehty. Pysin myös selvittämään millaisten yritysten kannattaa tai ei kannata hakea AEO-todistusta sekä mitkä todistuksen tulevaisuudennäkymät ovat.

Tutkimus tehdään nimettömänä ja luottamuksellisesti. Vastanneiden yhteystietoja ei julkaista ja vastaukset hävitetään käsittelyn jälkeen.

Toivon, että teillä olisi aikaa vastata oheisessa liitteessä oleviin kysymyksiin ja palauttaa vastauksenne osoitteeseen jaana.maatta@student.samk.fi 30.11.2011 mennessä. Olisin hyvin kiitollinen vastauksistanne.

Jos teillä ilmenee kysyttävää tutkimukseen liittyen niin vastaan kysymyksiinne mielelläni.

Kiitos etukäteen osallistumisestanne!

Ystävällisin terveisin,

Jaana Määttä

+osoite

+puhelinnumero

AEO-tutkimuksen kyselylomake

1. Miksi hakeuduitte AEO-toimijaksi?
2. Haitteko AEO-todistuksella etuja vienti- vai tuontiprosesseihin?
3. Kauanko hakuprosessi kesti ja mitkä olivat sen haasteet?
4. Minkälaisia muutoksia yrityksessänne jouduttiin AEO-hankkeen vuoksi tekemään ja mitkä olivat näiden muutosten kustannukset?
5. Mitkä ovat olleet AEO-todistuksen hyödyt ja haitat yrityksellenne?
6. Millaiselle vienti- tai tuontiyritykselle teidän mielestänne on eniten hyötyä AEO-todistuksesta?
7. Miten koette AEO-todistuksen merkityksen tulevaisuudessa yrityksessänne?

LIITE 2

Hyvä AEO-asiantuntija,

Olen kansainvälisen kaupan opiskelija Satakunnan ammattikorkeakoulusta. Opintoni ovat loppusuoralla ja teen parhaillaan opinnäytetyötäni AEO-ohjelmaan liittyen.

Työni tavoitteena on selvittää, mikä on AEO-todistuksen merkitys suomalaisille vienti- ja tuontiyrityksille sekä miten he ovat kokeneet valtuutuksen vaikuttavan toimintaansa. Lisäksi pyrin selvittämään mikä on AEO-todistuksen merkitys kansainvälisen kaupan edistämisessä ja mitkä sen tulevaisuudennäkymät ovat.

Toivon, että teillä olisi aikaa vastata oheisessa liitteessä oleviin kysymyksiin ja palauttaa vastauksenne osoitteeseen jaana.maatta@student.samk.fi 30.11.2011 mennessä. Olisin hyvin kiitollinen vastauksistanne.

Jos teillä ilmenee kysyttävää tutkimukseen liittyen niin vastaan kysymyksiinne mielelläni.

Kiitos etukäteen!

Ystävällisin terveisin,

Jaana Määttä

+osoite

+puhelinnumero

AEO-tutkimuksen kyselylomake

1. Millaista palautetta tulli on saanut AEO-todistuksesta hakijayrityksiltä/ AEO-toimijoilta?
2. Mikä on tilanne AEO-ohjelmien vastavuoroisen tunnustamisen kohdalla EU:ssa (mm. EU-USA ja EU-Kiina), onko sopimuksia syntynyt tai syntymässä?
3. Miten tulli näkee AEO-todistuksen tulevaisuuden AEO-toimijoiden kannalta; onko todistuksen arvo vahvistumassa, heikkenemässä, pysyykö se ennallaan? Mitkä ovat perusteet tälle?